STUKA PILOT

WITH 2530 OPERATIONAL FLIGHTS, RUDEL WAS GERMANY'S LEADING WARTIME PILOT—THIS IS HIS STORY OF THE AIR WAR AGAINST RUSSIA.

by HANS ULRICH RUDEL

50¢ This is an original publication—not a reprint. Printed in U.S.A.

GERMANY'S LEADING WAR PILOT,

Hans Ulrich Rudel began his amazing career as a Stuka pilot in Poland in 1939, fought in the great air battles over Leningrad, Stalingrad and Moscow, and was one of the few pilots to survive six years of combat flying. Shot down more than a dozen times, he finished the war flying an FW190—with one leg amputated and the other in a cast! Rudel's fame as the "indestructible" pilot —and his record of over 500 Russian tanks and one Soviet battleship destroyed—brought him to the attention of the Fuhrer. Though forbidden by Hitler to risk his life further, Rudel returned to the Eastern front, winning eleven decorations—the last a new medal specially designed for him by Hitler.

Like PANZER LEADER (#F225) and THE ROAD TO STALINGRAD (#168), STUKA PILOT tells the story of a war few Americans know. Filled with fascinating information on the capabilities of the Russian pilots and their planes, Rudel's own account of the death struggle on the Eastern front is one of the most exciting war books ever written.

The disappearance of the Stuka plane after the fall of France led many observers to believe that the day of the dive-bomber was past. This is not true. Though too slow to compete against newer fighter planes, the JU–87 was still a terrifying weapon, able to deliver a knock-out punch in support of ground troops.

HANS ULRICH RUDEL was a Stuka pilot from the invasion of Poland to the fall of Berlin. Assigned to the Eastern front, Rudel flew many sorties a day in all kinds of weather, supporting the German army in Russia. His targets were Russian tanks, truck convoys, artillery batteries—once even a Russian battleship. His method of attack was to dive almost vertically from a height of four or five thousand feet through a hail of flak, dropping his bomb at the last possible instant and escaping at treetop level. This was flying of the most dangerous kind, but Rudel loved it. His record of 2,530 operational flights is unequaled by any other pilot in the world.

STUKA PILOT is Rudel's own story of more than five years of combat flying—an eyewitness report on the gigantic Russian battleground from Moscow to Stalingrad, and a close-up picture of Himler, Goering, Hitler and other German leaders he came to know.

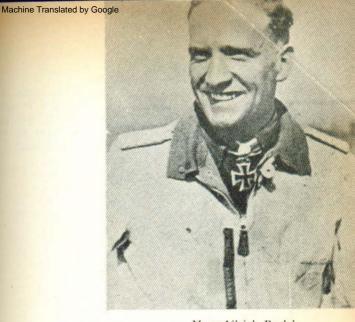
STUKA PILOT

by

Hans Ulrich Rudel

Foreword by Group Captain Douglas Bader, D.S.O., D.F.C.
Introduction by Johannes and Martha Rudel

TRANSLATED BY LYNTON HUDSON

BALLANTINE BOOKS • NEW YORK

Hans Ulrich Rudel

A German dive bomber (Type JU 87) in the air.

"A perfectly exploded Russian tank (T 34) after direct hit by a Stuka."

"For extra punch two 37 mm cannon were mounted under the wings of our JU 87 (Stuka)."

"The 'Marat' was literally torn in two by direct hits from our bombs."

"Twelve hundred feet high rises the cloud from the dying 'Marat'."

"Hit by Russian flak."

"At the Fuehrer's headquarters in Berlin, January 1, 1945."

PILOTO DE TUKA

por

Hans Ulrich Rudel

Conteúdo

{Essas duas páginas foram adicionadas para a edição
Bantam e não estão na edição original da Ballantine Books}

ATAQUE!

Voamos baixo sobre a água vindo do sul; está escuro e turvo; Não consigo distinguir nada além de 2.000 a 2.500 pés à frente. Agora vejo bem na linha do meu voo uma massa negra em movimento: a estrada, tanques, veículos, russos. Eu imediatamente grito: "Ataque!" Já quase à queima-roupa a defesa dispara um fogo concentrado à minha frente, artilharia antiaérea dupla e quádrupla, metralhadoras, revelando tudo com um brilho lívido nesta luz nevoenta. Estou voando a 90 pés e esbarrei bem no meio deste ninho de vespas. Devo sair disso? Eu torço e giro nas manobras defensivas mais malucas para evitar ser atingido; Eu atiro sem mirar... minha cabeça está tão quente quanto o metal que passa gritando por mim. Alguns segundos depois, uma martelada reveladora. "Motor pegando fogo!"
As chamas lambem a cabine. Nossa pipa será nosso crematório. Podemos resgatar a tempo?

A SÉRIE DE LIVROS DE GUERRA BANTAM

Esta série de livros é sobre um mundo em chamas.

Os volumes cuidadosamente escolhidos da série Bantam War BOOK cobrem toda a dramática extensão da Segunda Guerra Mundial. Muitos são relatos de testemunhas oculares de homens que lutaram num conflito global enquanto o futuro do mundo estava em jogo. Pilotos de caça, comandantes de tanques e capitães de infantaria, entre muitos outros, relatam façanhas de coragem individual. Eles apresentam retratos vívidos de homens corajosos, histórias verdadeiras de bravura, comoventes sagas de sobrevivência e tragédias gritantes de mor

Em 1933, a Alemanha nazista marchou para se tornar um império que duraria mil anos. Em apenas doze anos esse império foi destruído e, desde então, o país foi dividido ao meio pelos seus conquistadores. A Itália renunciou às suas terras coloniais, assim como o Japão. Esses foram os perdedores. Os vencedores também perderam os impérios que haviam conquistado de forma tão dolorosa ao longo dos séculos. E um deles, a Rússia, perdeu mais de vinte milhões de mortos.

A década de 1940, durante a guerra, foi uma época simples e até esperançosa. Os chapéus vinham em apenas duas cores, branco e preto, e depois de uma surra inicial, as nações aliadas iniciaram uma longa e laboriosa marcha em direção à vitória. Foi uma época em que os homens sensatos acreditavam que o mundo evoluiria para uma sociedade decente lugar, mas, como acontece com todos os futuros, não havia ninguém que pudesse realmente prever o mundo que conhecemos agora.

Existem muitas maneiras de pensar sobre a guerra. Sempre foi difícil compreender as motivações e bravuras dos soldados do Eixo que lutam para escravizar e dominar os seus vizinhos. No entanto, é impossível conhecer o martelo sem a bigorna e, para nos compreendermos, devemos conhecer as pessoas contra as quais lutamos.

Através destes livros podemos descobrir como foi participar na guerra que foi a experiência final para quase cinquenta milhões de seres humanos. Ao fazê-lo, poderemos descobrir a força necessária para criar um mundo tão bom quanto aquele contido naqueles sonhos e aspirações que outrora foram acreditados por homens heróicos. Devemos entender o nosso passado como uma honra para aqueles mortos que não podem mais escolher. Eles trocaram suas vidas na esperança deste futuro que agora habitamos. Embora a luta tenha ocorrido há muitos anos, cada um de nós continua sendo uma parte viva dela.

PILOTO DE TUKA

por Hans Ulrich Rudel

PREFÁCIO POR

CAPITÃO DO GRUPO DOUGLAS BADER,

DSO, DFC

INTRODUÇÃO POR

JOHANNES E

MARTA RUDEL

TRADUZIDO POR LYNTON HUDSON

PREFÁCIO

Como tantas vezes acontece durante uma guerra, especialmente nas Forças Aéreas, muitas vezes ouvimos os nomes dos pilotos do lado oposto. É raro que você os encontre posteriormente. No final desta guerra, alguns de nós tivemos a oportunidade de conhecer vários pilotos conhecidos da Força Aérea Alemã, que até então eram apenas nomes para nós. Agora, sete anos depois, alguns nomes me escapam, mas lembro-me bem de Galland, Rudel e de um piloto de caça noturno alemão chamado Mayer. Eles visitaram o Estabelecimento Central de Caças em Tangmere em junho de 1945 por alguns dias e alguns de seus homólogos na Força Aérea Real puderam trocar opiniões sobre táticas aéreas e aeronaves, sempre um tópico absorvente entre os pilotos. Uma coincidência que divertiu a todos nós, se me permitem esta anedota, ocorreu quando Mayer estava conversando com nosso conhecido piloto de caça Brance Burbidge e descobriu que Brance o havia abatido sobre seu próprio aeródromo.

noite enquanto ele estava circulando para pousar.

Tendo sido prisioneiro na Alemanha durante grande parte da guerra, ouvi falar de Hans Ulrich Rudel. Suas façanhas na Frente Oriental com seu bombardeiro de mergulho recebiam de tempos em tempos muita publicidade na imprensa alemã. Foi, portanto, com grande interesse que o conheci quando ele veio em junho de 1945. Pouco antes de ele chegar, Rudel havia perdido uma perna abaixo do joelho, como descreve neste livro. Na época desta visita, aquele conhecido personagem da RAF, Dick Atcherley, era o comandante em Tangmere. Outros foram Frank Carey, Bob Tuck (que foi prisioneiro de guerra na Alemanha comigo), "Raz" Berry, Hawk Wells e Roland Beamont (agora piloto-chefe de testes da English Electric). Todos nós sentimos que de alguma forma deveríamos tentar conseguir uma perna artificial para Rudel. Foi muito triste não termos podido fazê-lo porque, embora tenham sido feitos um molde de gesso e as medidas necessárias, descobriu-se que a sua amputação era demasiado recente para que fosse feita e colocada uma perna artificial e fomos relutantemente obrigados a desistir da ideia .

Todos nós lemos uma autobiografia escrita por alguém que conhecemos, mesmo que por pouco tempo, com mais interesse do que o de um estranho. Este livro de Rudel é um relato em primeira mão de sua vida na Força Aérea Alemã durante a guerra, principalmente no Leste. Não concordo com algumas das conclusões que ele tira ou com alguns dos seus pensamentos. Afinal, eu estava do outro lado.

O livro não é amplo em seu escopo porque está confinado às atividades de um homem – e corajoso – travando uma guerra de maneira obstinada. No entanto, lança uma luz interessante sobre os números opostos de Rudel na Frente Oriental, os pilotos da Força Aérea Russa. Esta é talvez a parte mais reveladora de todo o livro.

Estou feliz em escrever este breve prefácio ao livro de Rudel, já que embora eu o tenha conhecido apenas por alguns dias, ele é, por qualquer padrão, um sujeito galante e desejo-lhe boa sorte.

BANHOS DOUGLAS.

INTRODUÇÃO

Não é habitual pai e mãe escreverem uma introdução ao livro do filho, mas acreditamos que seria errado recusar o convite, embora actualmente possa parecer imprudente escrever um prefácio a um “livro de guerra”.

Foi dito com autoridade competente: "... que Hans-Ulrich Rudel (a partir de 1º de janeiro de 1945, comandante de ala da Luftwaffe - aos 28 anos e meio) se destacou muito além da medida de todos oficiais e soldados, e os seus voos operacionais em pontos focais e em sectores frontais têm sido decisivos para a situação geral (pelo que foi o primeiro e único soldado a ser condecorado com a mais alta condecoração Folhas de Carvalho Douradas com Espadas e Diamantes à Cruz de Cavaleiro de a Cruz de Ferro).

"... Rudel está preeminentemente equipado para escrever suas experiências de guerra. Os eventos estupendos da guerra ainda estão muito próximos para que seja possível apresentar uma imagem abrangente deles. Portanto, é ainda mais importante que aqueles que o fizeram o seu dever no seu posto até ao amargo fim deverá registar as suas experiências com veracidade. É apenas com base numa objectividade equilibrada e na experiência individual de primeira mão que a Segunda Guerra Mundial aparecerá um dia em plena perspectiva. Com 2.530 voos operacionais a seu crédito , Rudel - e isso também é admitido por inimigos imparciais - é o principal piloto de guerra do mundo..."

Durante toda a longa guerra, ele quase nunca esteve de licença; mesmo depois de ter sido ferido, ele imediatamente correu de volta para a frente. No início de abril de 1945 ele perdeu a perna direita (abaixo do joelho) em ação. Ele se recusou a esperar até que estivesse totalmente convalescente, mas, apesar de uma ferida aberta, forçou-se a continuar voando com um membro artificial. Era sua crença que um oficial tem uma vocação na qual não pertence a si mesmo, mas à sua pátria e aos subordinados sob seu comando, e que ele deve, portanto - na guerra ainda mais do que em tempos de paz - dar o exemplo aos seus homens, sem consideração pela sua própria pessoa ou pela sua vida. Por outro lado, ele não mediu palavras aos seus superiores, mas falou o que pensava aberta e honestamente. Pela sua franqueza, ele deu aos seus sucessos a base real, pois somente onde prevalece a confiança mútua é que superiores e subordinados podem alcançar o mais elevado e o melhor.

As antigas virtudes militares de lealdade e obediência determinaram toda a sua vida. “Só está perdido aquele que se dá por perdido” é uma máxima que nosso filho fez sua com devoção. E em obediência a isso ele agora mora na Argentina.

Nós - os seus pais e as suas duas irmãs, e muitos outros - muitas vezes tememos e rezamos por ele, mas poderíamos sempre repetir como ele fez - com Eduard Morike: "Que todas as coisas, tanto o princípio como o fim, sejam entregues em Suas mãos"

Que seu livro traga palavras de alegria aos seus muitos amigos e admiradores, uma mensagem de inspiração a todos os leitores de longe.

JoHANNES RUDEL, Ministro aposentado de Cristo.
Sausenhofen perto de Gunzenhausen/Mfr. Setembro de 1950.

Para conforto de toda mãe de menino, gostaria de mencionar que nosso Haas-Ulrich era uma criança delicada e nervosa (pesava dois quilos e meio quando nasceu). Até seu décimo segundo ano, tive que segurar sua mão durante uma tempestade. Sua irmã mais velha dizia: “Uli nunca vai dar certo na vida, ele tem medo de entrar sozinho no porão”.
Foi justamente esse ridículo que colocou Uli em alerta e ele começou a se endurecer em todos os sentidos e a se dedicar ao esporte. Mas com isso atrasou os trabalhos escolares e os maus relatórios, que tiveram de ser rubricados pelo pai, foram guardados até o último dia de férias. Seu mestre de turma, a quem uma vez perguntei: "Como ele está indo na escola?" me deu esta resposta: "Ele é um menino encantador, mas um estudioso chocante."
- Muitas histórias poderiam ser repetidas sobre suas travessuras infantis, mas estou feliz que ele tenha recebido uma juventude despreocupada.

Sua mãe: MARTHA RUDEL.

1 - DO GUARDA-CHUVA AO BOMBARDEIRO DE MERGULHO

"Só está perdido aquele que se dá por perdido!"

1924. A minha casa é a reitoria da pequena aldeia de Seiferdau, na Silésia; Eu tenho oito. Certo domingo, meu pai e minha mãe foram à cidade vizinha de Schweidnitz para um "Dia da Aviação". Estou furiosa por não poder ir com eles e, quando voltam, meus pais têm de me contar repetidas vezes o que viram lá. E então ouvi falar de um homem que saltou de uma grande altura com um pára-quedas e desceu em segurança à terra. Isso me encanta, e insisto com minhas irmãs para obterem uma descrição exata do homem e do pára-quedas. Mamãe costura um pequeno modelo para mim, coloco uma pedra nele e fico orgulhoso quando a pedra e o pára-quedas caem lentamente no chão. Penso comigo mesmo que o que uma pedra pode fazer, eu também devo ser capaz de fazer, e quando fico sozinho por algumas horas no domingo seguinte, não perco tempo em explorar minha nova descoberta.

Lá em cima para o primeiro andar! Subo no parapeito da janela com um guarda-chuva, abro, dou uma rápida olhada para baixo e, antes que tenha tempo de ter medo, pulo. Pouso em um canteiro de flores macio e fico surpreso ao descobrir que torci todos os músculos e quebrei uma perna. Da maneira complicada como os guarda-chuvas costumam se comportar, a coisa virou do avesso e mal freou minha queda. Mesmo assim, mantenho minha decisão: serei aviador.

Depois de um breve flerte com as línguas modernas na escola local, estudo os clássicos e aprendo grego e latim. Em Sagen, Niesky, Goriitz e Lauban – o meu pai está transferido para estas diferentes paróquias da encantadora província da Silésia – a minha escolaridade está concluída. As minhas férias são dedicadas quase exclusivamente ao desporto, incluindo o motociclismo; atletismo no verão,

e esquiar no inverno lançam as bases de uma constituição robusta para a vida futura. Eu gosto de tudo; então não me especializo em nenhuma área específica. Nossa pequena vila não oferece muito escopo - meu conhecimento sobre equipamentos esportivos vem apenas de revistas - então pratico salto com vara usando um longo suporte de árvore para saltar sobre o varal de minha mãe. Assim, mais tarde, com uma vara de bambu adequada, posso atingir uma altura respeitável... Aos dez anos de idade, vou para Eulengebirge, a quarenta quilômetros de distância, com os esquis de quase dois metros de comprimento que me foram dados como presente de Natal, e aprendo sozinho esquiar... Estou em pé com algumas tábuas apoiadas em um cavalete de meu pai, o que me dá uma inclinação ascendente. Dou uma olhada na engenhoca para ter certeza de que está firmemente fixada. Nada de brincadeiras agora – abro o acelerador da minha moto e subo pelas pranchas. .. e acabou. Aterrissei do outro lado, dei uma guinada violenta e voltei novamente para outra corrida até as tábuas e o confiável cavalete! Nunca me passou pela cabeça que, além de tudo isso, eu deveria ser um bom estudioso, para desgosto de meus pais: eu faço quase todas as pegadinhas concebíveis com meus professores. Mas a questão do meu futuro torna-se um problema mais sério à medida que a matrícula se aproxima. Uma de minhas irmãs está estudando medicina e, conseqüentemente, a possibilidade de encontrar a grande soma de dinheiro necessária para me formar como piloto aéreo civil nem sequer é considerada - uma pena. Então decidi me tornar um instrutor de esportes.

De forma bastante inesperada, é criada a Luftwaffe e, com ela, uma exigência de candidatos a uma reserva de oficiais. Ovelha negra que sou, vejo pouca esperança de passar no difícil vestibular. Vários colegas que conheço, um pouco mais velhos do que eu, que já tentaram entrar, não tiveram sorte. Aparentemente, apenas sessenta dos seiscentos candidatos serão seleccionados, e não consigo imaginar qualquer probabilidade de eu estar entre estes dez por cento. O destino, porém, dispõe de outra forma; e em agosto de 1936 tenho no bolso a notificação de minha admissão na Escola Militar de Wildpark-Werder para dezembro próximo. Dois meses de trabalho do Serviço de Trabalho sobre a regulamentação do Neisse em Muskau seguem a matrícula no outono. No primeiro período no Wildpark-Werder, nós, recrutas, passamos por

o moinho. Nosso treinamento de infantaria é concluído em seis meses. Aeronaves que vemos apenas do solo, com uma saudade especial quando estamos de bruços. A regra de não fumar e não beber, a restrição virtual de todos os momentos de lazer ao exercício físico e aos jogos, a pretensão de indiferença às distrações da capital próxima, são cansativas. Tenho uma visão bastante sombria da minha existência de bebedor de leite, e isso é para dizer o mínimo. Não recebo notas negras em meu treinamento militar e atlético e, portanto, meu oficial supervisor, tenente Feldmann, não está insatisfeito. Em alguns aspectos, porém, não consigo viver com a reputação de ser um "peixe esquisito".

O segundo semestre nos encontra na cidade vizinha de Werder, um resort de férias no distrito dos lagos de Havel. Finalmente somos ensinados a voar. Instrutores competentes se esforçam para nos iniciar nos mistérios da aviação. Praticamos circuitos e pousos com Flt. Sargento Dieselhorst. Depois da sexagésima vez, sou capaz de realizar um voo solo, e essa conquista me torna um aluno mediano da minha turma. Em conjunto com as nossas aulas de voo é continuado o currículo técnico e militar, bem como um curso avançado para comissão. Nosso treinamento de voo termina no final deste segundo período e recebemos nossa autoridade de voo. O terceiro mandato, no Wildpark, já não é tão diversificado. Pouco estresse é colocado em voar; em vez disso, as tácticas aéreas, as tácticas terrestres, os métodos de defesa e outros assuntos especiais figuram mais amplamente no nosso trabalho. Enquanto isso, sou destacado por um curto período e enviado para Giebelstadt, perto de Wiirzburg, a adorável cidade antiga do Meno, onde estou vinculado a uma unidade de combate como oficial ca
Gradualmente, a data de nossa aprovação no exame se aproxima, e há muitas especulações sobre para qual unidade e ramo do serviço seremos eventualmente destacados. Quase como um homem, gostaríamos de ser pilotos de caça, mas isso é claramente impossível. Há um boato de que toda a nossa turma será designada para o Comando de Bombardeiros. A promoção ao posto de oficial cadete sênior e a colocação em uma formação definida seguem para aqueles que passam no difícil exame.

Pouco antes de deixarmos a Escola Militar, somos enviados para visitar uma escola de artilharia antiaérea na costa do Báltico. De forma bastante inesperada, Goering chega e se dirige a nós. No final de seu discurso ele pede voluntários para bombardeiros de mergulho. Ele nos conta que ainda precisa de vários jovens oficiais para as recém-formadas formações Stuka. Não demoro muito para me decidir. "Você gostaria de se tornar um lutador", argumento eu, "mas terá que ser um bombardeiro; então você pode muito bem se voluntariar para os Stukas e acabar com isso."

De qualquer forma, não me imagino pilotando um bombardeiro pesado. Um pouco de reflexão rápida e meu nome será inscrito na lista de candidatos ao Stuka. Alguns dias depois, todos recebemos nossas postagens. Quase toda a turma está designada - para o Fighter Command! Estou profundamente decepcionado, mas não há nada que possa ser feito a respeito.

Eu sou um piloto Stuka. E então vejo meus camaradas partirem alegremente.

Em junho de 1938, cheguei a Graz, na pitoresca província de Steiermark, para me apresentar a uma formação Stuka como oficial cadete superior. Já se passaram três meses desde que as tropas alemãs marcharam para a Áustria e a população está entusiasmada.
O esquadrão que está estacionado fora da cidade, na vila de Thalerhof, recebeu recentemente o tipo 87 Junkers; o monoposto Henschel não será mais usado como bombardeiro de mergulho. Aprender a mergulhar em todos os ângulos até noventa graus, voar em formação, artilharia aérea e bombardeio são os fundamentos do novo braço.
Logo estamos familiarizados com isso. Não se pode dizer que aprendo rápido; além disso, o resto do esquadrão já passou em todos os testes quando entrei nele. Demora muito para tocar a campainha, muito tempo para agradar o líder do meu esquadrão. Eu entendo tão lentamente que ele deixa de acreditar que algum dia tocará.

O facto de passar as minhas horas de lazer nas montanhas, ou a praticar desporto, em vez de no refeitório dos oficiais, e de, nas raras ocasiões em que coloco um

o fato de que ali minha única bebida é leite não facilita minha situação.

Enquanto isso, recebi minha comissão como oficial piloto e, no Natal de 1938, o esquadrão foi instruído a enviar o nome de um oficial para treinamento especial em reconhecimento operacional. Todos os outros esquadrões retornam um formulário em branco; nenhum deles está disposto a libertar um homem. É, no entanto, uma esplêndida oportunidade para o "primeiro" poder finalmente enviar o bebedor de leite para o deserto. Naturalmente eu me oponho; Quero ficar com os Stukas. Mas os meus esforços para colocar um raio nas rodas da máquina militar são infrutíferos.

Assim, em janeiro de 1939, encontrei-me em um curso na Reconnaissance Flying School, em Hildesheim, e no mais profundo desespero. Recebemos instrução na teoria e na prática da fotografia aérea, e sussurra-se que no final do curso seremos destacados para formações cuja tarefa será realizar missões especiais de comando aéreo operacional.

Nas aeronaves de reconhecimento, o observador é também o capitão, e assim todos nos tornamos observadores. Em vez de pilotar a nossa aeronave, temos agora de ficar parados e confiar num piloto que naturalmente consideramos um idiota, profetizando que um dia ele irá cair - connosco. Aprendemos fotografia aérea, tirar fotografias verticais, oblíquas, etc., aqui na região de Hildesheim. O resto do tempo é dedicado à teoria monótona. No final do curso somos atribuídos às nossas formações.

Fui transferido para o Esquadrão de Reconhecimento de Distância 2F 121 em Prenzlau.

Dois meses depois mudamos para a área de Schneidemuhl. A guerra contra a Polónia rebenta! Nunca esquecerei o meu primeiro voo através da fronteira de outro país. Fico sentado, tenso, em meu avião, esperando o que vai acontecer agora. Estamos impressionados com a nossa primeira experiência de ataque e a tratamos com considerável respeito. A rara aparição de um lutador polonês é

sempre por muito tempo depois um assunto de conversa. O que até então era a matéria seca da sala de aula agora se torna uma realidade emocionante.
Tiramos fotografias dos pátios ferroviários em Thorn, Kulm, etc., para verificar movimentos e concentrações de tropas. Mais tarde, as nossas missões levam-nos mais a leste, até à linha ferroviária Brest Litovsk-Kovel-Luck. O Alto Comando deseja saber como é que os polacos se estão a reagrupar no Leste e o que estão a fazer os russos.

Usamos Breslau como base para missões na zona Sul. A guerra os dias na Polônia logo acabam e volto para Prenzlau com o EK II. Aqui meu comandante de vôo adivinha imediatamente que meu coração não está em voo de reconhecimento. Mas ele acha que, no estado atual de atividade de alta pressão, faz pouco sentido eu apresentar um pedido de retransferência para o comando de Stuka; Eu faço uma ou duas tentativas sem sucesso.

Passamos o inverno em Fritdar, perto de Kassel, em Hesse. A partir daqui, a nossa esquadra realiza missões para Oeste e Noroeste, decolando de bases avançadas mais a oeste ou noroeste, conforme o caso. Nós os voamos em altitudes muito elevadas e, portanto, cada tripulação deve passar por um exame especial para reconhecimento de alto nível.
Em Berlim, o veredicto é que não passei no teste de aptidão para altitude. Como os Stukas operam em um nível inferior, meu esquadrão agora endossa meu pedido de transferência para o Comando de Bombardeiros de Mergulho e, portanto, tenho esperança de voltar ao meu "primeiro amor".
Quando, no entanto, duas tripulações são sucessivamente dadas como desaparecidas, sou enviado novamente para reexame. Desta vez fui declarado "excepcionalmente capaz de suportar grandes altitudes"; aparentemente eles estavam errados da vez anterior.
Mas embora o Ministério não emita ordens definitivas para a minha eliminação, sou transferido para Stammersdorf (Viena), para um Regimento de Treinamento de Aviação que mais tarde se muda para Crailsheim.

Estou atuando como ajudante enquanto a campanha na França começa. Todas as minhas tentativas de contornar os canais apropriados ligando para o pessoal

departamento da Luftwaffe não me ajuda - a rádio e os jornais são o meu único contacto com a guerra. Nunca estive tão desanimado como neste período. Sinto como se estivesse sendo severamente punido. Só o desporto, ao qual dedico todas as minhas energias e todos os minutos livres, já me traz algum alívio na minha angústia. Durante esse período tenho poucas oportunidades de voar, e quando o faço é apenas em pequenas aeronaves esportivas. Minha principal função é o treinamento militar de nossos recrutas. Num voo de fim de semana sob o pior tempo em um Heinkel 70 com o CO como passageiro, quase caí nos Alpes Suabianos. Mas tenho sorte e volto para Crailsheim em segurança.

Minhas inúmeras cartas e telefonemas finalmente tiveram sucesso. Presumivelmente, sou um incômodo do qual devo me livrar. De volta à minha antiga formação Graz Stuka, atualmente estacionada em Caen, no Canal da Mancha. As operações aqui estão praticamente encerradas e um amigo do esquadrão que serviu comigo em Graz me dá o benefício de suas experiências na Polônia e na França em voos práticos. Certamente não me falta entusiasmo, pois há dois anos que anseio por este momento.

Mas não é possível conseguir tudo em poucos dias e mesmo agora não aprendo rápido. Eu não tenho prática. Aqui, na atmosfera de busca de prazer da França, minha vida limpa, meu vício em esportes e meu eterno hábito de beber leite são mais evidentes do que nunca. E assim, quando o esquadrão é transferido para o sudeste da Europa, sou enviado para um vôo de reserva em Graz para instruções adicionais. Algum dia aprenderei meu trabalho?

A campanha dos Balcãs começa - mais uma vez sou mantido fora dela. Graz está sendo temporariamente usada como base para formações Stuka. É difícil ter que olhar. A guerra avança através da Jugoslávia até à Grécia, mas eu sento-me em casa e pratico voo em formação, bombardeamento e artilharia. Aguentei isso durante três semanas, e então, certa manhã, de repente disse para mim mesmo: "Agora, finalmente, você tocou a campainha e pode fazer com que um avião faça tudo o que você quiser".

"E essa é a verdade. Meus instrutores estão surpresos. Dill e Joachim podem fazer qualquer acrobacia que quiserem ao liderar nosso chamado circo, mas minha máquina sempre manterá a posição logo atrás deles, como se estivesse presa por uma corda de reboque invisível, seja eles dão uma volta, mergulham ou voam de cabeça para baixo. Nos treinos de bombardeio, quase nunca jogo uma bomba a dez metros de distância do alvo. Na artilharia aérea, marquei mais de noventa em cem possíveis. Em uma palavra, consegui a nota. Da próxima vez que receber uma chamada para substituições dos esquadrões da frente, serei um deles.

Logo depois das férias da Páscoa, que passo com os colegas esquiando nas proximidades de Prebichi, chega o tão almejado momento. Chega uma ordem para que aeronaves sejam transportadas para o esquadrão Stuka estacionado no sul da Grécia. Com ele vem a ordem de minha transferência para esta unidade. Sobre Agram-Skoplje até Argos.

Lá aprendo que devo prosseguir mais para o sul. O 1 Stuka 2 fica em Molai, no extremo sul do Peloponeso. Para um estudioso clássico, o voo é especialmente impressionante e revive muitas memórias de sala de aula. Ao chegar, não perco tempo em me reportar ao comandante da estação da minha nova unidade. Estou muito entusiasmado, pois finalmente chegou a hora e estou prestes a participar de uma operação de combate séria. A primeira pessoa a me cumprimentar é o ajudante do esquadrão; seu rosto e a minha nuvem simultaneamente. Somos velhos conhecidos... ele é meu instrutor de Caen.

"O que você está fazendo aqui?" ele pergunta. Seu tom tira todo o fôlego das minhas velas.

"Estou me apresentando para o serviço."

"Não haverá vôo operacional para você até que você aprenda a manejar um Stuka." Mal consigo conter a raiva, mas mantenho o autocontrole mesmo quando ele acrescenta com um sorriso arrogante: "Você já aprendeu isso?"

Um silêncio gelado - até quebrar a pausa intolerável:

Sou completamente dono da minha aeronave."

Quase com desdém — ou será apenas uma impressão momentânea minha? - diz ele com uma ênfase que me dá um arrepio na espinha: "Vou levar o seu caso ao CO e torceremos pelo melhor. Cabe a ele decidir.
Isso é tudo; você pode ir e se consertar."

Ao sair da tenda para o sol escaldante, pisco os olhos - não apenas por causa do brilho. Estou lutando contra um sentimento cada vez maior de desespero. Então o bom senso me diz que não há razão para perder as esperanças: o ajudante pode ter preconceito contra mim, mas a opinião dele sobre mim é uma coisa, a decisão do comandante é outra. E mesmo supondo que o ajudante tenha tanta influência sobre o CO - isso seria possível?

Não, é improvável que o CO seja influenciado porque ele nem me conhece e certamente formará um julgamento independente. Uma ordem para me reportar imediatamente ao CO põe fim à minha meditação. Estou confiante de que ele se decidirá por si mesmo. Eu informo. Ele retribui minha saudação com certa indiferença e me submete a um exame prolongado e silencioso. Então ele diz: "Já nos conhecemos" e, provavelmente percebendo uma expressão de contradição em meu rosto, deixa de lado meu protesto não pronunciado com um movimento de mão. "Claro que sim, pois meu ajudante sabe tudo sobre você. Eu o conheço tão bem que até novas ordens você não deve voar com meu esquadrão. Se em alguma data futura estivermos com forças..."

Não ouço mais uma palavra do que ele diz. Na primeira música, algo toma conta de mim, uma sensação na boca do estômago: uma sensação que nunca mais tive até anos depois, quando estou rastejando para casa em um avião crivado de balas inimigas e uma grave perda de sangue minou toda a minha força física. . Este “algo” é uma intuição obscura de que apesar de tudo o

o fator humano é o critério da guerra e a vontade do indivíduo o segredo da vitória.

Quanto tempo o CO continua falando não tenho a menor ideia e tão pouco do que ele está dizendo. A rebelião ferve dentro de mim e sinto o aviso martelando na minha cabeça: "Não... não... não..." Então a voz do ajudante me traz de volta à realidade:

"Você está demitido."

Eu olho para ele agora pela primeira vez. Eu não tinha estado até aquele momento ciente de que ele estava presente. Ele me devolve um olhar duro. Agora recuperei completamente o controle do meu temperamento.

Poucos dias depois começa a Operação Creta. Os motores rugem no campo de aviação; Eu sento na minha tenda. Creta é a prova de força entre os Stukas e a Marinha. Creta é uma ilha. De acordo com todos os axiomas militares aceites, apenas forças navais superiores podem arrancar a ilha aos britânicos. E a Inglaterra é uma potência marítima; nós não somos. Certamente não onde o Estreito de Gibraltar nos impede de trazer as nossas unidades navais. Os axiomas militares até agora aceites, a superioridade inglesa no mar, estão a ser aniquilados pelas bombas Stuka. Sento-me na minha tenda "... que até novas ordens você não deve voar com meu esquadrão!" Mil vezes por dia esta frase me irrita, zombeteira, desdenhosa, irônica. Lá fora, ouço as tripulações que retornam conversando animadamente sobre suas experiências e sobre os desembarques efetivos de nossas tropas aerotransportadas. Às vezes tento persuadir um deles a me deixar voar no lugar dele. É inútil. Mesmo subornos amigáveis não me servem de nada. Ocasionalmente imagino que posso ler algo como simpatia nos rostos dos meus colegas, e então minha garganta fica seca de fúria amarga.

Sempre que o avião decola em missão tenho vontade de tapar os ouvidos com os punhos para não ouvir a música dos motores. Mas eu não posso. Eu tenho que ouvir. Eu não posso evitar! Os Stukas saem em surtida após surtida. Eles

estão fazendo história na batalha por Creta; Sento-me na minha tenda e choro de raiva.

"Já nos conhecemos!" Isso é exatamente o que não fazemos. Nem um pouco. Tenho certeza de que mesmo agora devo ser um membro útil do esquadrão. Sou completamente dono da minha aeronave. Tenho vontade de realizar uma operação. Um preconceito se interpõe entre mim e a chance de ganhar minhas esporas. Um preconceito por parte dos meus superiores que se recusam a me dar a oportunidade de convencê-los do erro do seu "julgamento".

Pretendo provar, apesar deles, que uma injustiça foi cometida contra mim. Não deixarei que o preconceito deles me impeça de atacar o inimigo. Esta não é a maneira de tratar um subordinado; Eu percebo isso agora. Repetidamente as chamas da insubordinação ardem dentro de mim. Disciplina! Disciplina! Disciplina!
Controle-se, é somente com autocontrole que você pode alcançar qualquer coisa.
Você deve ter compreensão de tudo, até mesmo dos erros, dos erros grosseiros de seus oficiais superiores. Não há outra maneira de ficar mais apto do que manter um comando. E compreender os erros de seus subordinados. Sente-se calmamente em sua barraca e mantenha a calma. Chegará a hora em que você realmente contará para alguma coisa. Nunca perca a confiança em si mesmo!

2 - GUERRA CONTRA OS SOVIÉTICOS

Lentamente, a Operação Creta chega ao fim. Disseram-me para levar uma aeronave danificada até uma oficina em Kottbus e esperar lá por novos pedidos. De volta à Alemanha, em Sofia-Belgrado.

Fiquei em Kottbus sem notícias do esquadrão e sem a menor ideia do que pretendem fazer comigo. Durante os últimos dias tem havido rumores constantes de uma nova campanha, com base no facto de numerosas tripulações de terra e também formações voadoras terem sido deslocadas para Leste. A maioria das pessoas com quem discuto esses rumores acredita que o
Os russos vão permitir-nos avançar através da Rússia até ao Próximo Oriente, para que possamos aproximar-nos dos campos petrolíferos, de outras matérias-primas e do potencial bélico dos aliados deste lado. Mas tudo isso é mera especulação.

Às 4 da manhã do dia 22 de Junho ouço na rádio que a guerra com a Rússia acaba de ser declarada. Assim que amanhece entro no hangar onde estão em reparos os aviões da esquadra "Immelmann" e pergunto se algum deles está em boas condições. Pouco antes do meio-dia alcancei meu objetivo e agora nada me detém. Acredita-se que meu esquadrão esteja estacionado em algum lugar na fronteira entre a Prússia Oriental e a Polônia.

Chego primeiro em Insterburg para fazer perguntas. Aqui recebo a informação de um quartel-general da Luftwaffe. O local para onde estou indo chama-se Razd e fica na SE 1, pousando lá meia hora depois, entre uma multidão de aeronaves que acabaram de retornar de uma surtida e estão prestes a decolar novamente depois sendo revisado. O lugar está lotado de aeronaves. Demoro um pouco para encontrar meu último esquadrão, que me tratou com bastante frieza quando estávamos na Grécia e que eu não tinha visto desde então. Eles não têm muito tempo para mim no QG do esquadrão. Eles estão muito ocupados com as operações.

O CO me diz através do ajudante para me apresentar ao primeiro vôo. Aí reporto-me ao comandante de voo, um oficial voador, que também tem estado em crise e me dá as boas-vindas, pelo menos porque o

esquadrão me rotulou de ovelha negra. Como ele agora está cético em relação a tudo o que seus colegas de esquadrão lhe dizem, tenho a vantagem inicial de que ele não está mal-intencionado comigo. Tenho que entregar a aeronave que trouxe de Kottbus, mas posso participar da próxima surtida pilotando um avião antigo. A partir de agora sou dominado por apenas uma ideia: "Vou mostrar a todos vocês que aprendi meu trabalho e que seu preconceito é injusto". Eu voo como número 2, atrás do comandante do voo, que me encarregou de cuidar dos requisitos técnicos do voo quando não estiver em operações. Com a ajuda do Instalador Sênior, é minha função garantir que o maior número possível de aeronaves esteja em condições de serviço para cada surtida e manter a ligação com o oficial de máquinas do esquadrão.

Durante as operações, fico grudado como uma rebarba na cauda do avião do meu número 1, de modo que ele fica nervoso com a possibilidade de eu acertá-lo por trás, até perceber que tenho o meu completamente sob controle. Na noite do primeiro dia, já ultrapassei quatro vezes as linhas inimigas na área entre Grodno e Wolkowysk. Os russos trouxeram enormes quantidades de tanques juntamente com as suas colunas de abastecimento. Observamos principalmente os tipos KW I, KW II e T 34. Bombardeamos tanques, artilharia antiaérea e depósitos de munição que abastecem os tanques e a infantaria. O mesmo acontece no dia seguinte, decolando às 3 da manhã e voltando do nosso último pouso muitas vezes às 22h. Uma boa noite de descanso é algo que não vale a pena. A cada minuto livre, nos deitamos debaixo de um avião e adormecemos instantaneamente. Então, se uma chamada vem de qualquer lugar, nós a atendemos sem nem saber de onde ela vem. Nós nos movemos como se estivéssemos em nossos sonhos.

Logo na minha primeira surtida noto as inúmeras fortificações ao longo da fronteira. Os trabalhos de campo estendem-se profundamente na Rússia por muitas centenas de quilómetros. Em parte, são posições ainda em construção. Sobrevoamos aeródromos incompletos; aqui uma pista de concreto está sendo construída; há algumas aeronaves já paradas em um aeródromo. Por exemplo, na estrada para Witebsk, ao longo da qual as nossas tropas avançam, existe um desses campos de aviação incompletos, repleto de bombardeiros Martin.

Eles devem estar com falta de gasolina ou de tripulação. Voando desta forma sobre um campo de aviação após outro, sobre um ponto forte após outro, refletimos: "Foi bom termos atingido"... Parece que os soviéticos pretendiam construir todos estes preparativos como base para uma invasão contra nós. Quem mais no Ocidente a Rússia poderia querer atacar? Se os russos tivessem concluído os seus preparativos, não haveria muita esperança de os deter em parte alguma.

Estamos lutando na frente da ponta de lança dos nossos exércitos; essa é a nossa tarefa.

Ficamos por curtos períodos em Ulla, Lepel e Janowici. Nossos alvos são sempre os mesmos: tanques, veículos motorizados, pontes, trabalhos de campo e locais de AA. Dentro e fora dos nossos objectivos são as comunicações ferroviárias do inimigo ou um comboio blindado quando os soviéticos trazem um para apoiar a sua artilharia. Toda a resistência à frente das nossas pontas de lança tem de ser quebrada para aumentar a velocidade e o ímpeto do nosso avanço. A defesa varia em força. A defesa terrestre é, em sua maioria, considerável, variando desde o fogo de armas leves de infantaria até o fogo antiaéreo, sem mencionar o fogo aéreo de MG. O único avião de combate que os russos têm neste momento é o Rata J 15, muito inferior ao nosso Me 109. Onde quer que os Ratas apareçam, são abatidos como moscas. Eles não são páreo para nossos Messerschmitts, mas são fáceis de manobrar e, claro, muito mais rápidos do que nós, Stukas. Consequentemente, não podemos permitir-nos ignorá-los inteiramente. A força aérea operacional soviética, as suas unidades de caças e bombardeiros, são impiedosamente destruídas tanto no ar como no solo. O seu poder de combate é pequeno; seus tipos, como o bombardeiro Martin e o DB III, são em sua maioria obsoletos. Muito poucas aeronaves do novo tipo, P II, podem ser vistas. Só mais tarde é que as entregas americanas do bimotor Boston são notadas mesmo nesta frente. Somos frequentemente alvo de ataques noturnos de pequenos aviões com o objetivo de perturbar o nosso sono e interromper os nossos abastecimentos. Seus sucessos evidentes são geralmente poucos. Temos um gostinho disso no Lepel. Alguns dos meus colegas que dormem sob uma lona numa floresta são vítimas. Sempre que as “caixas de arame”, como chamamos as pequenas caixas de arame,

biplanos apoiados, observam uma luz, eles lançam suas pequenas bombas de estilhaços. Eles fazem isso em todos os lugares, até mesmo na linha de frente. Freqüentemente, eles desligam os motores para dificultar sua localização e planar; então tudo o que podemos ouvir é o vento soprando em seus fios. A pequena bomba sai desse silêncio e imediatamente seus motores começam a ronronar novamente. É menos um método normal de guerra do que uma tentativa de desgastar a nossa
nervosismo.

O voo tem um novo capitão, Flt. Tenente Steen. Ele se juntou a nós originalmente da mesma formação em que recebi minha primeira instrução para pilotar um Stuka. Ele se acostuma com o fato de eu ficar atrás dele como uma sombra em uma surtida e manter apenas alguns metros de distância, mesmo quando estou mergulhando. Sua pontaria é excelente - se ele errar a ponte é certo que acertei. A aeronave que nos segue pode então lançar suas bombas sobre os canhões AA e outros alvos. Ele fica encantado quando o esquadrão imediatamente lhe dá a opinião sobre seus cordeiros de estimação, entre os quais estou incluído. Ele não esconde isso quando um dia lhe perguntam: "Rudel já está bem?" Quando ele responde: “Ele é o melhor homem que tenho no voo”, não há mais perguntas. Ele reconhece minha perspicácia, mas, por outro lado, só me dá um breve sopro de vida porque sou "louco". O termo é usado meio em tom de brincadeira; é a apreciação de um aviador por outro. Ele sabe que geralmente mergulho em um nível muito baixo para ter certeza de acertar o alvo e não desperdiçar munição.

“Isso certamente lhe causará problemas no longo prazo”, é sua opinião. Em geral, ele pode estar certo, se não fosse por isso que estou tendo sorte neste momento. Mas ganhamos experiência a cada nova surtida. Devo muito a Steen e me considero sortudo por voar com ele.

Nestas primeiras semanas, no entanto, parece que ele provavelmente terá razão nas suas previsões.

Em ataques de baixa altitude numa estrada ao longo da qual os russos estão avançando, os danos provocados por armas antiaéreas inimigas obrigam uma de nossas aeronaves a fazer um pouso forçado. O avião do nosso camarada cai numa pequena clareira cercada em três lados por matagais e russos. A tripulação se protege atrás de sua máquina. Posso ver as rajadas de metralhadoras russas respingando na areia. A menos que meus colegas sejam apanhados, eles estarão perdidos. Mas os Reds estão certos entre eles. Que diabos! Devo acabar com isso. Abaixo meus flaps de pouso e já estou deslizando para pousar. Posso localizar os uniformes cinza-claros dos Ivans entre os arbustos. Uau! Uma rajada de fogo MG atinge meu motor. Parece não fazer sentido pousar com uma aeronave avariada; se eu fizer isso, não poderemos decolar novamente. Meus camaradas estão acabados. Suas mãos agitadas são as últimas que vejo deles. O motor apita como um louco, mas acelera e funciona apenas o suficiente para eu sair do outro lado, passando por um bosque. O óleo cobriu a janela da minha cabine e espero que o pistão fique preso a qualquer momento. Se isso acontecer, meu motor irá parar para sempre. Os Reds estão abaixo de mim; eles se jogam no chão na frente da minha pipa enquanto alguns atiram nela. O vôo subiu para quase trezentos metros e está fora do alcance do tornado de armas leves. Meu motor aguenta até chegar à linha de frente; aí eu pouso. Depois volto correndo para a base em um caminhão do exército. Aqui o Oficial Cadete Bauer acaba de chegar. Eu o conheço desde o tempo em que estive no voo reserva em Graz.

Mais tarde, ele se distinguirá e será um dos poucos de nós que sobreviverá a esta campanha. Mas este dia em que ele se junta a nós é um dia de azar. Danifiquei a asa direita da minha aeronave porque, ao taxiar, fico cego pelo espesso redemoinho de poeira e colido com outra aeronave.
Isso significa que devo trocar minha asa de avião, mas não há nenhuma no campo de aviação. Eles me disseram que uma aeronave danificada ainda está parada em nossa última pista em Ulla, mas ainda tem um avião de asa direita em boas condições.

Steen está furioso comigo. "Você pode voar quando sua aeronave estiver operacional novamente e não antes." Ficar de castigo é a punição mais severa. De qualquer forma, fizemos a última surtida de hoje e eu voo de volta imediatamente para Ulla. Dois mecânicos de outro voo ficaram ali; eles me ajudam.

Durante a noite decolamos os aviões com a ajuda de alguns camaradas da infantaria. Terminamos às três da manhã. Tudo o que precisamos é de uma pausa. Comunico meu retorno com uma aeronave inteira a tempo para a primeira surtida às quatro e meia. Meu capitão sorri e balança a cabeça. Poucos dias depois, sou transferido para o 3º esquadrão como oficial de máquinas e, portanto, tenho que me despedir do primeiro vôo. Steen não pode mexer nenhum pauzinho para impedir minha transferência e agora sou oficial de engenharia do 3º esquadrão. Mal cheguei quando o comandante do esquadrão sai da unidade e um novo toma seu lugar. Quem é ele?

Flt/Lt. Steen! Tudo o que precisamos é de uma pausa.

"Sua transferência foi tão ruim quanto você pensava, você vê isso agora. Sim, é um erro estar ansioso demais para bancar a providência!" diz Steen enquanto me cumprimenta. Quando ele se junta a nós na tenda do refeitório do esquadrão pela primeira vez em Janowici, há um barulho terrível acontecendo. Um antigo LAC estava tentando encher seu isqueiro com uma grande lata de gasolina. Ele faz isso inclinando a lata e fazendo com que a gasolina respingue no isqueiro e ele continua sacudindo-o para ver se já está funcionando. Há um estrondo fantástico; a lata explode na sua cara e a ALC faz uma careta como se a explosão fosse uma violação dos regulamentos militares. Um triste desperdício de gasolina boa; pois muitas mulheres idosas ficam muito satisfeitas em trocar ovos por um pouco de gasolina. É claro que isso é proibido porque a gasolina se destina a outros usos além da mistura de bebidas espirituosas por mulheres idosas. Até mesmo uma gota do produto que elas fabricam queima nossa pele. Tudo é uma questão de hábito. A capela-mor da igreja da aldeia foi convertida em cinema, a nave em cavalariça. “Pessoas diferentes, costumes diferentes com uma risada.

" diz Flt./Lt. Steen

“A grande estrada que liga Smolensk a Moscovo é o objectivo de muitas das nossas incursões; está repleta de imensas quantidades de material russo. Caminhões e tanques ficam estacionados lado a lado em intervalos mais próximos, geralmente em três colunas paralelas. Se esta massa de material tivesse sido derramada sobre nós...” Não posso deixar de pensar enquanto ataco este alvo sentado.

Agora, dentro de alguns dias, tudo será um vasto mar de destroços. O avanço do exército avança irresistivelmente. Em breve partiremos de Duchowtchma, não muito longe da estação ferroviária de Jarzewo, cuja posse será mais tarde fortemente contestada.

Num dos dias seguintes, um Rata mergulha de cima em nossa formação e atropela Bauer; o Rata cai e Bauer voa para casa com uma aeronave gravemente danificada. Naquela noite, a rádio de Moscou canta um hino de louvor ao oficial piloto soviético que "abalroou e derrubou um porco Stuka". O rádio deve estar certo e desde a infância sempre gostamos de ouvir histórias de fadas.

A cerca de três quilômetros de distância de nós, o exército prepara uma nova grande operação. Então, inesperadamente, recebemos ordens para nos mudarmos para outra área. Nossa nova estação se chama Rehilbitzy e fica a cerca de 145 quilômetros a oeste do Lago Ilmen. Do amanhecer ao anoitecer apoiamos o exército no Leste e no Norte.

3 - VÔO EM MAU TEMPO

Em Rehilbitzy os meses de verão são muito quentes; assim que saímos do serviço, deitamo-nos nas nossas camas de campanha, no frescor das nossas tendas. Nosso capitão está morando conosco sob uma lona. Não temos muito a dizer um ao outro, mas temos um sentimento de compreensão mútua. Devemos ser essencialmente iguais em caráter. À noite, depois das operações, ele caminha pela floresta ou pela estepe, e se eu não o acompanhar, tenho quase certeza de que estarei colocando o peso, ou jogando o disco, ou dando uma volta.

corrida de longa distância ao redor do campo de aviação. Estas são as maneiras pelas quais cada um de nós encontra recreação após um árduo dia de vôo e está revigorado para o dia seguinte. Depois nos sentamos em nossa tenda. Ele não bebe muito e não me culpa pelo fato de eu não beber nada. Depois de ler um livro por um tempo, ele olha para alguém no círculo e comenta: "Bem, Weinicke, você deve estar bastante cansado?" E antes que alguém possa negar: “Tudo bem, então vamos dormir”. Então sempre vamos dormir cedo, e isso me convém.

“Viva e deixe viver” é o seu lema. As experiências anteriores de Steen foram praticamente iguais às minhas; ele lucrou com eles e está determinado a ser um CO melhor do que aqueles sob os quais serviu. Nas operações ele exerce uma influência peculiar sobre nós. Ele não gosta de ataques antiaéreos pesados tanto quanto o resto de nós, mas nenhuma defesa pode ser tão forte a ponto de fazê-lo lançar suas bombas de uma altitude maior. Ele é um grande sujeito, um oficial excepcionalmente bom e um aviador de primeira linha, uma combinação de virtudes que o torna uma ave muito rara. Steen tem o artilheiro traseiro mais velho da nossa formação, WO
Lehmann. Eu tenho o mais novo. Cabo Alfred Schamovski. Alfred é o décimo terceiro filho de uma família simples da Prússia Oriental; ele raramente fala e talvez por isso nada o perturbe. Com ele nunca preciso me preocupar com os combatentes inimigos, pois nem mesmo Ivan consegue ser tão severo quanto Alfredo.

Aqui em Rehilbitzy às vezes enfrentamos tempestades de violência terrível. Em vastas áreas, a Rússia tem um clima continental, e a bênção de um clima mais fresco tem de ser paga por trovoadas que são trovoadas. De repente fica escuro no meio do dia e as nuvens ficam quase no chão; a chuva cai em torrentes. Mesmo no solo a visibilidade é reduzida a alguns metros. Como regra geral, quando estamos no ar, damos um amplo espaço aos centros de tempestade. Parece, porém, inevitável que um dia ou outro terei uma visão mais próxima de tudo isso.

Estamos a dar apoio ofensivo e defensivo ao exército no sector Luga da frente. Ocasionalmente também somos enviados em missões operacionais no interior. O objectivo de uma destas missões é a estação ferroviária de Tschudowo um entroncamento muito importante na linha Leningrado-

Linha de Moscou. Conhecemos a força antiaérea e de caça do inimigo em missões anteriores lá. A defesa AA é pesada, mas a menos que novas formações de caça tenham chegado recentemente a esta área, não prevemos quaisquer surpresas em particular. Pouco antes de decolarmos, uma formação de aviões de batalha russos que chamamos de "Iron Gustavs" ataca nosso campo de aviação.

Caímos nas trincheiras atrás de nossa aeronave. Plt/Desligado. Stahl é o último a pular e cai bem nas minhas costas. Isso é mais desconfortável do que o ataque dos Iron Gustavs. Nosso ataque antiaéreo se abre contra eles, Gustav lança suas bombas e foge em baixa altitude. Então decolamos, definindo um vetor NW na atitude de 9.000 pés. Nenhuma núvem no céu. Estou voando como número 2 atrás do capitão. Durante o vôo, coloco meu avião nivelado com o dele e olho diretamente para sua cabine. Seu rosto é a confiança calma personificada.

Depois de um tempo, o azul profundo do Lago Ilmen brilha à nossa frente. Quantas vezes viemos por aqui, para Nowgorod, no extremo norte do lago, ou perto de Starja Rusa, ao sul! Ambos são pontos-chave e, com pressa, vêm à mente lembranças das situações difíceis em que estivemos. À medida que nos aproximamos do nosso objetivo, uma parede negra de tempestade obscurece o horizonte.
Está um pouco antes ou além do nosso objetivo? Eu vejo Flt./Lt. Steen estuda seu mapa e agora estamos voando através de um desenvolvimento de nuvens densas, a guarda avançada da frente de tempestade. Não consigo distinguir o alvo. Deve, portanto, estar abaixo da tempestade. Devemos agora estar muito perto dele a cada hora. Nesta paisagem monótona, as nuvens esfarrapadas aumentam a dificuldade de se orientar a olho nu.

Por segundos ficamos na escuridão, depois há luz novamente. Fecho um intervalo de talvez 3 a 6 pés para não perder de vista a asa da aeronave do meu capitão nas nuvens. Se o fizer, corro o risco de uma colisão. Por que Steen não volta? Certamente não tentaremos atacar nesta tempestade.

Não seria possível. Os voos atrás de nós já tomaram posições, evidentemente com a mesma ideia em mente. Talvez o capitão esteja tentando encontrar a linha de frente do inimigo no mapa com a intenção, talvez, de atacar algum alvo ali. Ele perde um pouco de altura, mas há bancos de nuvens em todos os níveis. Steen levanta os olhos do mapa e de repente faz uma curva em um ângulo de 180 graus. Ele presumivelmente prestou atenção à situação do mau tempo, mas é claro que não conta com a proximidade do meu avião. Minha reação é instantânea; Eu inclino bruscamente, e ainda mais bruscamente, e assim evito uma colisão. Virei tanto que estou quase voando de cabeça para baixo. Minha aeronave carrega 700 Kg. bombas e agora esse peso puxa minha aeronave a uma velocidade incrível para o nariz, e eu desapareço no mar escuro de nuvens.

Está escuro como breu ao meu redor. Ouço o assobio e o uivo do vento. A chuva cai na cabine. De vez em quando, um relâmpago ilumina tudo brilhante como o dia. Fortes rajadas de vento sacodem e sacodem a aeronave, provocando tremores violentos pela estrutura. Nenhuma terra é visível; não há horizonte pelo qual eu possa endireitar minha aeronave. A agulha do indicador de velocidade vertical parou de oscilar. A bola e a seta que indicam a posição da aeronave em relação aos seus eixos lateral e longitudinal e que devem estar bem acima um do outro, estão ambas em um canto do mostrador. O indicador de velocidade vertical aponta para zero.

O indicador de velocidade do ar acelera a cada segundo. Devo fazer algo para colocar os instrumentos de volta na posição normal e isso o mais rápido possível, pois o altímetro mostra que estamos descendo loucamente.

O ASI logo registra 375 mph. É claro que estou num mergulho quase perpendicular. Li nos números iluminados do altímetro 6.900, 6.600, 6.000, 5.400, 5.100, 4.800, 4.500 pés. Nesse ritmo, será apenas uma questão de segundos até que haja um acidente, e isso será o fim. Estou suando; a água simplesmente escorre de mim. É chuva ou é suor? 3900, 3300, 2400, 1800, 1500 no altímetro. Aos poucos consigo conseguir

os outros instrumentos funcionando corretamente, exceto por uma pressão alarmante no joystick. Então continuo a caminhar em direção à terra. O indicador de velocidade vertical ainda está definido no máximo. Todo esse tempo estou completamente ignorante. Relâmpagos fantasmagóricos apunhalam a escuridão, tornando ainda mais difícil voar por instrumentos. Puxo o manche com as duas mãos para colocar a aeronave de volta na posição horizontal. Altitude 1.500, 1.200 pés! O sangue está latejando em minhas têmporas, eu ofego. Algo dentro de mim me impele a desistir desta luta contra as forças desencadeadas dos elementos. Por que continuar? Todos os meus esforços são inúteis. Agora também me ocorre que o altímetro parou a 600 pés; ainda oscila fracamente como um barômetro exausto. Isso significa que a queda ocorrerá a qualquer momento, com o altímetro ainda registrando 600 pés. Não, continue, severamente, com força e força. Um baque gemido. Pronto, estou morto... eu acho. Morto?

Se estivesse, não seria capaz de pensar. Além disso, ainda consigo ouvir o barulho do motor. Ainda está tão escuro como antes. E agora a voz serena de Schamovski diz serenamente: "Parece que esbarramos em alguma coisa, senhor."

A calma imperturbável de Schamovski me deixa sem palavras. Mas uma coisa eu sei agora: ainda estou no ar.

E esse conhecimento me ajuda a continuar me concentrando. É verdade que mesmo a todo vapor não ando mais rápido, mas os instrumentos mostram que começo a subir e isso já é suficiente. A bússola aponta para oeste; não exatamente azarado. É de se esperar que a coisa ainda esteja funcionando. Mantenho meus olhos rigidamente fixos em meus instrumentos, hipnotizando-os com toda a força da minha vontade.

Nossa salvação depende deles! Eu tenho que puxar meu bastão com todo o meu valor. Caso contrário, a “bola” volta para o canto. Eu dirijo a aeronave com cautela, como se ela fosse uma coisa viva. Eu a convenço em voz alta e de repente não consigo deixar de pensar no Velho Shatterhand e em seu cavalo Rih. Schamovski interrompe meus pensamentos.

"Temos dois buracos nas asas - há algumas bétulas saindo deles - também perdemos um grande pedaço de um aileron e do flap de pouso."

Olho para fora e percebo que saí do banco mais baixo de nuvens e agora estou voando acima dele. Estamos de volta à luz do dia! Vejo que Schamovski está certo. Dois grandes buracos nas asas de cada lado, alcançando a longarina principal, com pequenas mudas de bétula espetadas neles. O aileron e o flap de pouso estão nas condições descritas. Agora começo a entender: o ar fica preso nas asas o que explica a perda de velocidade; as dificuldades de direção também são contabilizadas. Quanto tempo o valente Ju 87 conseguirá aguentar? Calculo que devo estar cerca de cinquenta quilómetros atrás da frente russa. Agora, e só agora, me lembro da minha carga de bombas. Eu os abandono e isso torna o vôo mais fácil. Geralmente nos encontramos com caças inimigos em todas as surtidas.

Hoje um deles não teria que me abater; um olhar sujo seria suficiente para resolver o problema. Não consigo descobrir nem um. Finalmente atravesso a linha de frente e me aproximo lentamente do nosso campo de aviação.

Advirto Schamovski para sair imediatamente. Dou a ordem caso a aeronave não seja mais controlável. Reconstruo em minha mente o recente milagre que me deu uma vida prolongada: a tempestade explodiu; depois de ter feito com que os outros instrumentos voltassem ao normal, puxando constantemente o manche, devo ter estado perto do solo no exato momento em que a aeronave recuperou a posição horizontal. Nessa velocidade, devo ter percorrido uma avenida de bétulas ou entre duas únicas bétulas, e foi aí que apanhei as mudas quebradas. Foi um golpe de sorte incrível que eles abriram buracos exatamente no centro das asas e não pegaram a hélice, caso contrário ela teria ficado desequilibrada e voado em questão de segundos. Ainda assim, manter a estabilidade depois de tal choque e realmente me levar em segurança para casa é algo que nenhuma aeronave poderia fazer, exceto um Ju 87.

O vôo de volta demora demais para o meu gosto, mas finalmente vejo Stoltzy à minha frente. A tensão relaxa sensivelmente e estico os ombros novamente. Alguns de nossos combatentes estão em Stoltzy, e agora não demorará muito para que estejamos de volta ao nosso posto. "Schamovski, você deve voar sobre o campo de aviação."

Não tenho ideia de como é a minha máquina vista do solo, nem como os buracos nas asas afetarão suas características aerodinâmicas durante o pouso. Não deve haver danos desnecessários agora.

"Eu não vou. Você vai resolver tudo, senhor", ele responde com uma voz quase nivelada.
O que se pode responder a isso?

O campo de aviação está abaixo de nós. Vejo isso com novos olhos; tem uma aparência mais caseira do que o normal. Lá minha Ju poderá descansar bem; ali estão meus camaradas, os rostos familiares. Em algum lugar lá embaixo está pendurada minha túnica e num dos bolsos a última carta recebida de casa. O que foi que minha mãe escreveu? Um sujeito deveria ler as cartas de sua mãe com mais cuidado!

O esquadrão aparentemente foi exibido para dispersão. Eles estão talvez sendo instruídos para outra surtida? Nesse caso devemos nos apressar. Agora todos estão olhando para nossa aeronave e se afastando. Me preparo para pousar e para ter um fator de segurança chego com uma velocidade bastante razoável. Depois de taxiar por uma distância considerável, estou de volta em segurança. Alguns dos caras correram ao nosso lado nos últimos cem metros. Saio da aeronave; o mesmo faz Schamovski com perfeita indiferença. Agora os nossos colegas aglomeram-se à nossa volta e dão-nos palmadinhas nas costas.
Abro caminho apressadamente por este comitê de boas-vindas e reporto ao capitão:

"Piloto Rudel retornando das operações. Incidente especial - contato com o solo na área alvo - aeronave inoperante."

Ele nos aperta a mão; um sorriso no rosto. Então, balançando a cabeça, ele se afasta em direção à tenda do esquadrão. É claro que temos que repetir toda a história para os outros. Eles nos contam que tinham acabado de desfilar para ouvir o capitão fazer um breve discurso de obituário. "O piloto Rudel e sua tripulação tentaram o impossível. Eles tentaram atacar o alvo definido mergulhando na tempestade, e a morte os reivindicou." Ele estava enchendo os pulmões para começar uma nova frase quando o maltratado Ju 87 apareceu na beira do campo de aviação. Então ele ficou ainda mais pálido e rapidamente encerrou o desfile. Mesmo agora, na tenda, ele se recusa categoricamente a acreditar que eu não mergulhei propositalmente na tempestade, em vez de mergulhar na escuridão total, porque estava voando muito perto de sua aeronave quando ele de repente virou.

"Garanto-lhe, senhor, que não foi intencional."

"Lixo! Você é exatamente esse tipo de idiota. Você está absolutamente determinado a atacar a estação ferroviária"

"Você me superestima, senhor."

"O futuro provará que eu estava certo. Aliás, vamos sair de novo agora"

Uma hora depois estou voando ao lado dele com outra aeronave novamente no setor Luga. À noite, jogo minha tensão interior e meu cansaço físico num jogo.

Na manhã seguinte, nosso objetivo é Nowgorod, onde a grande ponte que atravessa o Wolchow desaba sob nossas bombas. Os soviéticos estão tentando fazer com que o máximo de homens e material possível atravessem o Wolchow e o Lowat, que deságua no Lago Ilmen vindo do sul , antes que seja tarde demais. Portanto temos que continuar atacando as pontes. A sua destruição atrasa o inimigo, mas não por muito tempo; logo percebemos que

Pontões são rapidamente construídos entre eles e desta forma os soviéticos consertam perseverantemente os danos que causamos.

Este constante vôo operacional sem intervalo traz muitos sintomas de fadiga, às vezes com resultados angustiantes. O capitão também é muito rápido em notá-los. As instruções operacionais da ala, transmitidas por telefone à meia-noite ou até mais tarde, devem agora ser ouvidas e anotadas por dois de nós. Em mais de uma ocasião surgiram mal-entendidos pela manhã, pelos quais cada um está convencido de que os outros o culpam. O motivo é realmente o esgotamento geral.

O CO e eu estamos designados para ouvir conjuntamente os briefings noturnos das alas. Uma noite, o telefone toca na tenda do esquadrão. É o comandante da ala em linha.

"Steen, encontraremos nossa escolta de caça amanhã de manhã às 5h sobre Batjeskoje."

O ponto exato é muito importante. Nós o procuramos no mapa à luz de uma lanterna de bolso, mas não encontramos nenhum Batjeskoje. Não temos ideia de onde procurá-lo.

O nosso desespero é tão vasto como o da Rússia. Finalmente ele diz: “Sinto muito, senhor. Não consigo encontrar o lugar no mapa”.

Agora a voz irritada do comandante da ala grita com seu sotaque berlinense: “O quê! Chame-se de líder de esquadrão e não saiba onde fica Batjeskoje!"

“Você pode me dar a leitura do mapa, senhor”, diz Steen.

Um longo silêncio, interminavelmente prolongado. Eu olho para ele, ele olha para mim. Então, de repente: — Eu também não conheço o lugar, mas estou colocando Pekrun em risco. Ele sabe onde fica.

Seu ajudante então explica calmamente a localização exata da pequena vila nas terras do pântano. Um sujeito peculiar, nosso comandante de ala; quando está zangado ou quando deseja particularmente ser amigável, em ambos os casos, fala como um típico berlinense. No que diz respeito à disciplina e ao sistema, a nossa ala deve muito a ele.

4 - A BATALHA PELA FORTALEZA DE LENINGRAD

O centro da luta gravita cada vez mais para Norte. Assim, em Setembro de 1941, somos enviados para Tyrkowo, a Sul de Luga, no sector Norte da Frente Oriental. Saímos diariamente pela área de Leningrado, onde o exército abriu uma ofensiva do Ocidente e do Sul. Situada entre o Golfo Finlandês e o Lago Ladoga, a posição geográfica de Leningrado é uma grande vantagem para os defensores, uma vez que as formas possíveis de atacá-la são estritamente limitadas.

Há algum tempo que o progresso aqui tem sido lento. Quase se tem a impressão de que estamos apenas marcando passo.

No dia 16 de setembro, o Tenente de Voo Steen nos convoca para uma conferência. Ele explica a situação militar e diz-nos que a dificuldade particular de impedir o avanço dos nossos exércitos é a presença da frota russa subindo e descendo a costa a uma certa distância da costa e intervindo nas batalhas com os seus formidáveis canhões navais. . A frota russa está baseada em Kronstadt, uma ilha no Golfo da Finlândia, o maior porto de guerra da URSS

A aproximadamente 20 quilômetros e meio de Kronstadt fica o porto de Leningrado

e ao sul os portos de Oranienbaum e Peterhof. Forças inimigas muito fortes estão concentradas em torno destas duas cidades, numa faixa de costa com cerca de seis milhas de comprimento. Dizem-nos para marcar todas as posições com precisão nos nossos mapas, de modo a garantir que somos capazes de reconhecer a nossa própria linha de frente.
Estamos começando a adivinhar que essas concentrações de tropas serão nosso objetivo quando FTt./Lt. Steen dá outra reviravolta no briefing. Ele volta à frota russa e explica que nossa principal preocupação são os dois navios de guerra Marat e Oktobrescaja Revolutia. Ambos são navios de cerca de 23 mil toneladas. Além disso, existem quatro ou cinco cruzadores, entre eles o Maxim Gorki e o Kirov, bem como vários destróieres. Os navios mudam constantemente de posição de acordo com as partes do continente que necessitam do apoio de seus tiros devastadores e precisos.

Via de regra, porém, os navios de guerra navegam apenas no canal profundo entre Kronstadt e Leningrado.

A nossa ala acaba de receber ordens para atacar a frota russa no Golfo da Finlândia. Não se trata de usar aviões bombardeiros normais, nem bombas normais, para esta operação, especialmente porque é necessário ter em conta ataques intensos de artilharia antiaérea.
Ele nos diz que estamos aguardando a chegada de duas mil bombas equipadas com um detonador especial para nosso propósito.
Com detonadores normais, a bomba explodiria de forma ineficaz no convés principal blindado e, embora a explosão certamente arrancasse algumas partes da estrutura superior, não resultaria no naufrágio do navio. Não podemos esperar ter sucesso e acabar com estes dois leviatãs, exceto através do uso de uma bomba de ação retardada, que deve primeiro perfurar os conveses superiores antes de explodir nas profundezas.

no casco da embarcação.

Poucos dias depois, no pior tempo, recebemos subitamente a ordem de atacar o encouraçado Marat; ela acaba de ser localizada em ação por uma patrulha de reconhecimento.
O tempo é relatado como ruim até o sul de

Krasnowardeisk, 32 quilômetros ao sul de Leningrado. Densidade de nuvens sobre o Golfo da Finlândia 5-7/10; base da nuvem a 2.400 pés. Isso significará voar através de uma camada de nuvens que onde estamos tem 6.000 pés de espessura. Toda a ala segue rumo ao norte. Hoje temos cerca de trinta aeronaves; segundo o nosso establishment, deveríamos ter oitenta, mas os números nem sempre são o factor decisivo. Infelizmente os dois mil libras ainda não chegaram. Como nossos Stukas monomotores não são capazes de voar às cegas, nosso número 1 tem que fazer a próxima melhor coisa e manter a direção com a ajuda de alguns instrumentos: bola, indicador de inclinação e indicador de velocidade vertical. O resto de nós mantém a posição voando perto o suficiente um do outro para poder vislumbrar ocasionalmente a ala do nosso vizinho. Voando nas nuvens densas e escuras, é imperativo nunca deixar o intervalo entre as pontas das asas exceder 9-12 pés. Se for maior, corremos o risco de perder o nosso vizinho para sempre e de colidirmos com outra aeronave. Este é um pensamento inspirador! Em tais condições climáticas, portanto, a segurança de toda a asa depende no mais alto grau do voo por instrumentos do nosso Nº 1.

Abaixo de 6.000 pés estamos sob uma densa cobertura de nuvens; os voos individuais apresentam formação ligeiramente quebrada.

Agora eles fecham novamente. Ainda não há visibilidade do solo. Contando com o relógio, em breve estaremos sobre o Golfo da Finlândia. Agora também a cobertura de nuvens está diminuindo um pouco. Há um brilho de céu azul abaixo de nós; logo água. Deveríamos estar nos aproximando do nosso alvo, mas onde exatamente estamos? É impossível dizer porque as fendas nas nuvens são apenas infinitesimais. A densidade das nuvens não pode mais ser algo como 5-7/10; só aqui e ali a sopa espessa se dissolve para revelar uma lacuna isolada.

De repente, através de uma dessas lacunas, vejo algo e contato instantaneamente com Flt. Tenente Steen, o rádio.

"Konig 2 para Konig 1... entre, por favor."

Ele imediatamente responde:

"Konig 1 para Konig 2... é com você."

"Você está aí? Posso ver um grande navio abaixo de nós... o encouraçado Marat, eu acho."

Ainda estamos conversando enquanto Steen perde altura e desaparece na brecha das nuvens. No meio da frase também mergulho. O piloto oficial Klaus atrás de mim no outro avião da equipe segue o exemplo. Agora posso distinguir o navio. É o Marat com certeza. Suprimo minha excitação com uma vontade de ferro. Para me decidir, para compreender a situação num piscar de olhos: para isso só tenho alguns segundos. Somos nós que devemos atingir o navio, pois é pouco provável que todos os voos passem pela abertura. Tanto a lacuna quanto o navio estão se movendo.
Não seremos um bom alvo para o ataque antiaéreo até que, em nosso mergulho, alcancemos a base da nuvem a 2.400 pés. Enquanto estivermos acima do

base de nuvem ininterrupta, o flak só pode disparar por aparelhos de escuta, eles não podem abrir corretamente. Muito bem então: mergulhe, jogue bombas e volte para as nuvens! As bombas da aeronave de Steen já estão caindo... quase acidentes. Eu pressiono o botão da bomba... bem ligado. Minha bomba atinge o convés posterior. Uma pena que seja apenas mil libras! Mesmo assim, vejo chamas irromperem. Não posso me dar ao luxo de ficar observando, pois a artilharia antiaérea late furiosamente. Lá, os outros ainda estão mergulhando na brecha. A esta altura, a artilharia antiaérea soviética percebeu de onde vêm os "imundos Stukas" e concentrou seu fogo neste ponto. Exploramos a cobertura de nuvens favorável e voltamos para ela. No entanto, numa data posterior, não escaparemos desta área relativamente ilesos.

Quando voltamos para casa, o jogo de adivinhação começa imediatamente: qual pode ter sido a extensão dos danos ao navio após o impacto direto? Especialistas navais afirmam que com uma bomba deste pequeno calibre o sucesso total deve ser descartado. Alguns otimistas, por outro lado, acham que isso é possível. Até parece

para confirmar a sua opinião, no decurso dos próximos dias as nossas patrulhas de reconhecimento, apesar da busca mais empreendedora, não conseguem encontrar o Marat.

Numa operação que se seguiu, um cruzador afunda em questão de minutos sob a minha bomba.

Após a primeira surtida, nossa sorte com o tempo acabou. Sempre um céu azul brilhante e ataques assassinos. Nunca mais experimentei nada que se comparasse a isso em qualquer lugar ou teatro de guerra. Nosso reconhecimento estima que cem canhões AA estão concentrados em uma área de seis milhas quadradas na zona-alvo. As explosões antiaéreas formam um cúmulo inteiro de nuvens. Se as explosões ocorrerem a mais de três ou três metros de distância, não se pode ouvir o ataque antiaéreo da aeronave em vôo. Mas não ouvimos nenhuma explosão; antes, uma tempestade incessante de barulho, como o estrondo do dia do juízo final. As zonas concentradas de artilharia antiaérea no espaço aéreo começam assim que atravessamos a faixa costeira que ainda está em mãos soviéticas. Depois vêm Oranienbaum e Peterhof; sendo portos, fortemente defendidos.

O mar aberto está cheio de pontões, barcaças, barcos e pequenas embarcações, todas rígidas com artilharia antiaérea. Os russos usam todos os locais possíveis para as suas armas AA. Por exemplo, a foz do porto de Leningrado teria sido fechada aos nossos submarinos por meio de enormes redes de aço suspensas por uma cadeia de blocos de concreto flutuando na superfície da água. Mesmo nesses blocos, armas AA latem para nós.

Depois de mais seis milhas avistamos a ilha de Kronstadt com seu grande porto naval e a cidade de mesmo nome. Tanto o porto como a cidade estão fortemente defendidos e, além disso, toda a frota russa do Báltico está ancorada nas imediações, dentro e fora do porto. E pode lançar uma barragem assassina de ataques antiaéreos. Nós, da equipe líder, sempre voamos a uma altitude entre 9.000 e 10.000 pés; isso é muito baixo, mas afinal queremos acertar alguma coisa. Ao mergulhar nos navios usamos nossos

freios de mergulho para verificar nossa velocidade de mergulho. Isso nos dá mais tempo para mirar nosso alvo e corrigir nossa mira. Quanto mais cuidadosamente mirarmos, melhores serão os resultados do nosso ataque, e tudo depende deles. Ao reduzir a nossa velocidade de mergulho, tornamos mais fácil para o flak nos derrubar, especialmente porque, se não ultrapassarmos, não poderemos subir tão rápido após o mergulho. Mas, ao contrário dos voos atrás de nós, geralmente não tentamos sair do mergulho. Usamos táticas diferentes e saímos em um nível baixo, próximo da água. Teremos então de tomar a mais ampla acção evasiva

a faixa costeira ocupada pelo inimigo. Depois de deixá-lo para trás, poderemos respirar livremente novamente.

Regressamos destas missões ao nosso campo de aviação em Tyrkowo em estado de transe e enchemos os pulmões com o ar que conquistámos o direito de continuar a respirar. Esses dias são extenuantes, muito extenuantes. Em nossas caminhadas noturnas, Steen e eu ficamos quase sempre em silêncio, cada um adivinhando os pensamentos um do outro. É nossa tarefa destruir a frota russa; por isso estamos relutantes em discutir as suas dificuldades. A discussão seria apenas uma perda de tempo. Essas são as nossas ordens e nós as obedecemos. Então, em uma hora voltamos para a tenda, interiormente relaxados e prontos para sair novamente para este inferno pela manhã.

Em uma dessas caminhadas com Flt./Lt. Steen Quebro o silêncio habitual e pergunto-lhe, um tanto hesitante: "Como você consegue ser tão tranquilo e controlado?"

Ele para por um momento, olha para mim com o canto do olho e diz: “Meu querido amigo, não imagine nem por um momento que sempre fui tão legal. Você sabe algo sobre o que alguém enfrenta no serviço quando não concorda com seus superiores... e se eles não são grandes o suficiente para deixar tais diferenças para trás na bagunça e se recusarem a esquecê-las no serviço. , pode ser um verdadeiro inferno. Mas o aço mais finamente temperado sai do fogo mais quente.

E se você seguir seu próprio caminho sozinho, sem necessariamente perder o contato com seus companheiros, você se tornará forte."

Há uma longa pausa e percebo por que ele me entende tão bem. Embora esteja ciente de que a minha próxima observação não é muito militar, digo-lhe: "Eu também, quando era subalterno, por vezes prometi a mim mesmo que, se algum dia me fosse dado um comando, não me comportaria de forma alguma como alguns dos meus superiores."

Steen fica em silêncio por um bom tempo antes de acrescentar: "Existem outras coisas além das quais formam um homem. Apenas alguns de nossos colegas sabem disso e, portanto, são capazes de compreender minha visão séria sobre a vida. Certa vez, fui noivo de uma garota que eu amei profundamente.Ela morreu no dia em que nos casaríamos. Quando algo assim acontece com você, você não esquece facilmente."

Recaí no silêncio e entro na tenda. Por muito tempo depois, o homem Steen é o assunto dos meus pensamentos. Agora eu o entendo melhor do que antes. Percebo quanta força viril e compreensão fortalecedora podem ser transmitidas de um homem para outro numa conversa tranquila na frente de batalha. Não é a maneira do soldado ser comunicativo. Ele se expressa de maneira muito diferente de um civil. Sua palestra é tão pouco civilizada e sem palavras quanto é popularmente representada. E porque a guerra arranca um homem de toda a pretensão e hipocrisia, as coisas que um soldado diz, mesmo que assumam apenas a forma de um juramento ou de um sentimentalismo primitivo, são integralmente sinceras e genuínas e, portanto, mais refinadas do que toda a retórica superficial do mundo civil.

A guerra desperta a força primitiva nos seus servos, e a força primitiva só pode ser encontrada na subjetividade, nunca na objetividade.

No dia 21 de setembro chegam nossos dois mil libras. Na manhã seguinte, o reconhecimento informa que o Marat está no porto de Kronstadt. Evidentemente estão a reparar os danos sofridos no nosso ataque do dia 16. Eu só vejo vermelho. Agora chegou o dia de provar minha habilidade. Recebo as informações necessárias sobre o vento, etc., dos homens de reconhecimento.

Então fico surdo para tudo ao meu redor; Estou com vontade de sair. Se eu atingir o alvo, estou determinado a atingi-lo. Eu devo acertar! Partimos com a mente ocupada com o ataque; abaixo de nós, os dois mil canhões que farão o trabalho hoje.

Céu azul brilhante, sem nuvens. O mesmo até sobre o mar. Já somos atacados por combatentes russos acima da estreita faixa costeira; mas não podem desviar-nos do nosso objectivo, não há dúvida disso.
Estamos voando a 9.000 pés; a artilharia antiaérea é mortal.

Cerca de dezesseis quilômetros à frente, vemos Kronstadt; parece estar a uma distância infinita. Com esta intensidade de ataque antiaéreo, há uma boa chance de ser atingido a qualquer momento. A espera torna o tempo longo. Dourly, Steen e eu continuamos nosso curso. Dizemos a nós mesmos que Ivan não está atirando contra um único avião; ele está apenas lançando uma barragem antiaérea a uma certa altitude. Os demais estão por toda parte, não só nos esquadrões e nos vôos, mas até nos pares. Eles acham que variando a altura e ziguezagueando podem dificultar a tarefa dos artilheiros de AA. Lá se vão as duas aeronaves de nariz azul varrendo todas as formações, até mesmo os vôos separados.

Agora um deles perde a bomba. Uma confusão selvagem no céu sobre Kronstadt; o perigo de bater é grande. Ainda estamos a poucos quilómetros do nosso objectivo; num ângulo à minha frente, já consigo avistar o Marat atracado no porto. Os canhões explodem, os projéteis gritam em nossa direção, explodindo em flashes de cores vívidas; a artilharia antiaérea forma pequenas nuvens felpudas que brincam ao nosso redor. Se não fosse com tanta seriedade, poderíamos usar a frase: um carnaval aéreo. Eu olho para o Marat. Atrás dela está o cruzador Kirov. Ou é o Máximo Gorki? Esses navios ainda não aderiram ao bombardeio geral. Mas foi a mesma coisa da última vez. Eles não se abrem contra nós até que mergulhemos no ataque. Nunca a nossa fuga através da defesa pareceu tão lenta ou tão desconfortável. Steen usará seus freios de mergulho hoje ou diante dessa oposição ele entrará pela primeira vez “sem”? Lá vai ele.
Ele já usou os freios. Eu sigo o exemplo, lançando uma última olhada em sua cabine. Seu rosto sombrio usa uma

expressão de concentração. Agora estamos mergulhando, um ao lado do outro. Nosso ângulo de mergulho deve estar entre setenta e oitenta graus. Já peguei o Marat na minha mira. Corremos em direção a ela; lentamente ela cresce até um tamanho gigantesco. Todas as suas armas AA estão agora apontadas para nós. Agora nada importa senão a nossa meta, o nosso objetivo; se cumprirmos a nossa tarefa, pouparemos muito derramamento de sangue aos nossos irmãos de armas no terreno. Mas o que está acontecendo? A aeronave de Steen de repente deixa a minha para trás. Ele está viajando muito mais rápido. Afinal, ele retraiu novamente os freios de mergulho para descer mais rapidamente? Então eu faço o mesmo. Eu corro atrás do avião dele dando tudo de si. Estou bem atrás dele, viajando rápido demais e incapaz de verificar minha velocidade. Bem à minha frente vejo o rosto horrorizado de WO Lehmann, artilheiro traseiro de Steen. Ele espera a cada segundo que eu corte sua cauda com minha hélice e bata nele. Aumento meu ângulo de mergulho com toda a força que tenho - certamente deve ser de 90 graus - fico sentado como se estivesse sentado em um barril de pólvora. Devo roçar o avião de Steen que está bem em cima de mim ou devo passar e descer com segurança? Passo por ele a um fio de cabelo. Isso é um presságio de sucesso? O navio está centralizado bem no meio da minha mira. Meu Ju 87 se mantém perfeitamente estável enquanto mergulho; ela não desvia um centímetro. Tenho a sensação de que errar agora é impossível.
Então vejo o Marat grande como a vida na minha frente. Marinheiros correm pelo convés carregando munição. Agora pressiono o botão de liberação da bomba no meu manche e puxo com toda a minha força. Ainda consigo sair? Duvido, pois estou mergulhando sem freios e a altura em que lancei minha bomba não passa de 900 pés. O capitão disse ao nos informar que o canhão de duas mil libras não deve ser lançado de menos de 3.000 pés, pois o efeito de fragmentação desta bomba atinge 3.000 pés e lançá-la a uma altitude mais baixa é colocar a aeronave em perigo. Mas agora esqueci disso! Tenho a intenção de atingir o Marat. Puxo minha bengala, sem sentir, apenas exercendo toda a minha força.
Minha aceleração é muito grande. Não vejo nada, minha visão fica turva em um apagão momentâneo, uma experiência nova para mim. Mas se for possível administrá-lo, devo retirar-me. Minha cabeça ainda não clareou quando ouço a voz de Schamovski: "Ela está explodindo, senhor!"

Agora eu olho para fora. Estamos deslizando pela água a um nível de três ou quatro metros e eu inclino um pouco.

Lá fica o Marat, abaixo de uma nuvem de fumaça que chega a 3.200 pés; aparentemente a revista explodiu.

"Parabéns, senhor."

Schamovski é o primeiro. Agora há uma babel de parabéns de todas as outras aeronaves pelo rádio.

De todos os lados ouço as palavras: "Bom show!" Espere aí, certamente reconheço a voz do Wing Commander?

Tenho consciência de um agradável brilho de alegria, como o que sentimos depois de uma façanha atlética bem-sucedida. Então imagino que estou olhando nos olhos de milhares de soldados de infantaria agradecidos. De volta ao nível baixo em direção à costa.

“Dois caças russos, senhor”, relata Schamovski.

"Onde eles estão?"

"Perseguindo-nos, senhor. Eles estão circulando ao redor da frota em sua própria artilharia. Caramba! Ambos serão abatidos juntos por suas próprias armas antiaéreas."

Este palavrão e, sobretudo, a excitação na voz de Schamovski são algo completamente novo para mim. Isso nunca aconteceu antes. Voamos no mesmo nível dos blocos de concreto nos quais também foram colocadas armas AA. Quase poderíamos derrubar as tripulações russas com nossas asas. Eles ainda estão atirando em nossos camaradas que agora atacam os outros navios. Então, por um momento, não há nada visível através da fumaça que sobe do Marat. O barulho lá embaixo, na superfície da água, deve ser terrível, pois só agora algumas equipes antiaéreas avistaram meu

aeronave enquanto ela passa perto deles. Então eles giram suas armas e disparam contra mim; todos tiveram sua atenção desviada pela formação principal voando bem acima deles. Então a sorte está comigo, uma aeronave isolada. Todo o bairro está cheio de armas AA; o ar está salpicado de estilhaços. Mas é um conforto saber que este peso de ferro não é destinado exclusivamente a mim! Agora estou cruzando a linha costeira. A faixa estreita é muito desagradável. Seria impossível ganhar altura porque não conseguiria subir rápido o suficiente para atingir uma altitude segura. Então eu fico abaixado. Passando por metralhadoras e artilharia antiaérea. Russos em pânico se jogam no chão. Então novamente Schamovski grita:

"Um Rata vindo atrás de nós!"

Olho em volta e vejo um caça russo a cerca de 300 metros da popa.

"Deixe-o ficar com isso, Schamovski!"

Schamovski não emite nenhum som. Ivan está disparando a uma distância de apenas alguns centímetros. Eu tomo medidas evasivas selvagens.

"Você está louco, Schamovski? Fogo! Vou mandar prendê-lo." Eu grito com ele!

Schamovski não dispara. Agora ele diz deliberadamente: "Estou segurando o fogo, senhor, porque posso ver um Me alemão vindo por trás e se eu atacar o Rata posso danificar o Messerschmitt." Isso encerra o assunto no que diz respeito a Schamovski; mas estou suando com o suspense. Os rastreadores estão se alargando em ambos os lados de mim. Eu teço como um louco.

"Você pode se virar agora, senhor. O Eu abateu o Rata." Eu me viro um pouco e olho para trás. É como diz Schamovski; lá ela se deita abaixo. Agora um Eu passa grogue.

"Sohamovski, será um prazer confirmar a afirmação do nosso lutador de ter abatido aquele." Ele não responde. Ele está bastante magoado por eu não ter me contentado em confiar em seu julgamento antes. Eu o conheço; ele ficará sentado lá e ficará de mau humor até pousarmos. Quantos voos operacionais fizemos juntos quando ele não abriu a boca durante todo o tempo que estivemos no ar.

Após o pouso, todas as tripulações desfilam em frente à tenda do esquadrão. Somos informados por Flt./Lt. Steen que o Wing Commander já ligou para parabenizar o 3º Esquadrão pela conquista. Ele testemunhou pessoalmente a explosão impressionante. Steen é instruído a informar o nome do oficial que foi o primeiro a mergulhar e lançar o bem-sucedido canhão de duas mil libras para que ele possa ser recomendado para a Cruz de Cavaleiro da Cruz de Ferro.

Olhando de soslaio em minha direção, ele diz: "Perdoe-me por dizer ao Kommodore que estou tão orgulhoso de todo o esquadrão que preferiria que nosso sucesso fosse atribuído ao esquadrão como um todo."

Na tenda ele torce minha mão. “Você não precisa mais de um navio de guerra para receber menção especial em despachos”, diz ele com uma risada infantil.

O Comandante de Ala liga. "É dia de afundamento do dia 3. Você deve decolar imediatamente para outro ataque ao Kirov atracado atrás do Marat. Boa caçada!" As fotografias tiradas pela nossa última aeronave mostram que o Marat se dividiu em dois. Isto pode ser visto na foto tirada depois que a tremenda nuvem de fumaça da explosão começou a se dissipar.

O telefone toca novamente: "Eu digo, Steen, você viu minha bomba? Eu não vi e Pekrun também não."

"Caiu no mar, senhor, alguns minutos antes do ataque."

Nós, jovens na tenda, temos dificuldade em manter uma cara séria. Um breve estalo no receptor e pronto. Não somos nós que devemos culpar o nosso Comandante de Ala, que tem idade suficiente para ser nosso pai, se presumivelmente por nervosismo ele pressionou o botão de liberação da bomba prematuramente. Ele merece todos os elogios por ter voado conosco em uma missão tão difícil. Há uma grande diferença entre as idades de cinquenta e vinte e cinco anos. No vôo de bombardeiros de mergulho, isso é particularmente verdadeiro.

Saímos novamente em uma nova surtida para atacar o Kirov. Steen sofreu um leve acidente ao taxiar de volta após pousar na primeira surtida: uma roda bateu em uma grande cratera, sua aeronave quebrou e danificou a hélice. O 7º vôo nos fornece uma aeronave substituta, os vôos já estão em dispersão e taxiamos do aeródromo base do nosso esquadrão. Flt./Lt. Steen novamente atinge um obstáculo e esta aeronave também fica inutilizável. Não há reposição disponível nos voos; é claro que eles já estão em dispersão. Ninguém mais da equipe está voando, exceto eu. Ele, portanto, sai de sua aeronave e sobe em meu wingplane.

"Eu sei que você vai ficar bravo comigo por ter levado sua aeronave, mas como estou no comando, devo voar com o esquadrão. Levarei Schamovski comigo nesta surtida."

Vexado e descontente, vou até onde nossas aeronaves são revisadas e me dedico por um tempo ao meu trabalho como oficial de engenharia. O esquadrão retorna ao final de uma hora e meia. Nº 1, a aeronave de nariz verde - a minha - está desaparecida. Presumo que o capitão tenha feito uma aterragem forçada algures dentro das nossas linhas.

Assim que todos os meus colegas entram, pergunto o que aconteceu ao capitão. Ninguém me dará uma resposta direta até que um deles diga: “Steen mergulhou no Kirov. Ele foi atingido por um impacto direto a 5.000 ou 6.000 pés.

o viu tentar dirigir direto para o cruzador usando os ailerons, mas ele errou e mergulhou de nariz no mar. A explosão de seu canhão de duas mil libras danificou seriamente o Kirov."

A perda do nosso capitão e do meu fiel cabo. Scharnovski é um duro golpe para todo o esquadrão e representa um clímax trágico para o nosso dia de sucesso. Aquele belo rapaz Schamovski se foi! Steen se foi! Ambos, à sua maneira, eram modelos e nunca poderão ser totalmente substituídos. Eles tiveram a sorte de terem morrido numa altura em que ainda podiam ter a convicção de que o fim de toda esta miséria traria liberdade à Alemanha e à Europa.

O capitão do estado-maior assume temporariamente o comando do esquadrão. Escolhi AC Henschel de 1ª classe para ser meu artilheiro traseiro. Ele nos foi enviado pelo vôo reserva em Graz, onde voou comigo em vários exercícios operacionais. Ocasionalmente, levo outra pessoa comigo, primeiro o tesoureiro, depois o oficial de inteligência e, finalmente, o MO. Nenhum deles se importaria em garantir minha vida. Então, depois que eu contratei Henschel permanentemente e ele foi transferido para a equipe, ele fica sempre furioso se eu o deixo para trás e alguém voa comigo em seu lugar. Ele é tão ciumento quanto uma garotinha.

Voltamos a navegar várias vezes sobre o Golfo da Finlândia antes do final de Setembro e conseguimos enviar outro cruzador para o fundo. Não tivemos tanta sorte com o segundo encouraçado Oktobrescaja Revolutia. Ela é danificada por bombas de menor calibre, mas não muito gravemente. Quando conseguimos, em uma surtida, acertar um canhão de duas mil libras, naquele dia específico nenhuma dessas bombas pesadas explode.

Apesar da investigação mais minuciosa não é possível determinar onde foi feita a sabotagem. Portanto, os soviéticos mantêm um dos seus navios de guerra.

Há uma calmaria no sector de Leningrado e somos necessários num novo ponto-chave. O socorro da infantaria foi conseguido com sucesso, a saliência russa ao longo da faixa costeira foi empurrada para trás, com o resultado de que Leningrado foi agora estreitamente investida. Mas Leningrado não cai, pois os defensores controlam o Lago Ladoga e, assim, asseguram a linha de abastecimento da fortaleza.

5 - ANTES DE MOSCOVO

Realizamos mais algumas missões na frente de Wolchow e Leningrado. Durante a última dessas surtidas está tão mais silencioso em todos os lugares no ar que concluímos que o balão deve estar prestes a subir em alguma outra parte da linha. Somos mandados de volta ao setor central da frente oriental e, assim que chegamos lá, começamos a notar que a infantaria está pronta para entrar em ação. Há rumores aqui de uma ofensiva na direção de Kalinin-Jaroslav. Sobre as bases aéreas de Moschna-Kuleschewka, contornamos Rshew e pousamos em Staritza. O Tenente de Voo Pressler substituiu o nosso falecido capitão como comandante do esquadrão. Ele vem de uma ala vizinha.

Aos poucos o tempo frio se instala e temos um pressentimento do inverno que se aproxima. A queda da temperatura me causa, como oficial de máquinas da esquadra, todo tipo de problemas técnicos, pois de repente começamos a ter

problemas com os nossos aviões que só são causados pelo frio. Demora muito tempo até que a experiência me ensine a resposta para os problemas. Os instaladores seniores, especialmente, agora têm suas preocupações quando todos estão fazendo o máximo para ter o maior número possível de aeronaves em condições de uso. O meu também sofreu um acidente. Ele está descarregando bombas de um caminhão quando uma delas tomba e quebra seu dedão do pé com as nadadeiras. Estou por perto quando isso acontece. Por muito tempo ele fica sem palavras; então ele comenta, olhando com tristeza para o dedão do pé: "Meus dias de salto em distância acabaram!" O tempo ainda não esfriou muito. O céu está nublado, mas há novamente correntes mais quentes com nuvens baixas. Eles não nos ajudam em nossas operações.

Kalinin foi ocupada pelas nossas tropas, mas os soviéticos estão a reagir com muita intensidade e ainda mantêm as suas posições perto da cidade. Será difícil para as nossas divisões desenvolver o seu avanço, especialmente porque o clima é de grande ajuda para os russos. Além disso, os combates incessantes reduziram seriamente a força das nossas unidades. Além disso, as nossas linhas de abastecimento não funcionam muito bem, porque a principal estrada de comunicação de Staritza a Kalinin passa mesmo em frente da cidade, nas mãos do inimigo, que exerce uma pressão contínua do Leste sobre a nossa linha da frente. Logo posso ver por mim mesmo quão difícil e confusa é a situação. Nossa força efetiva em aeronaves é atualmente pequena. As razões são as vítimas, os efeitos do clima, etc. Eu voo como número 1 - na ausência do CO - em uma surtida para Torshok, um entroncamento ferroviário ao noroeste de Kalinin. Nossos objetivos são a estação ferroviária e as linhas de comunicação com a retaguarda. O tempo está ruim, o nível das nuvens é de apenas cerca de 1.800 pés. Isto é muito baixo para um alvo com uma defesa extremamente forte. Caso o tempo se deteriore o suficiente para pôr em perigo o nosso voo de regresso, recebemos ordens de aterrar no campo de aviação perto da cidade de Kalinin. Temos uma longa espera pela nossa escolta de caças no nosso encontro. Eles não aparecem; presumivelmente o tempo está muito ruim para eles. Ao esperarmos no ar, desperdiçamos muita gasolina. Percorremos Torshok a uma altitude moderada tentando descobrir o máximo

local fracamente defendido. A princípio parece que a defesa é uniformemente pesada e depois, tendo encontrado um local mais favorável, atacamos a estação ferroviária. Fico feliz quando todas as nossas aeronaves estão novamente em formação atrás de mim. O tempo vai de mal a pior, além de uma forte queda de neve.
Talvez nos reste gasolina suficiente para chegar a Staritza, desde que não sejamos obrigados a fazer um desvio demasiado grande por causa do tempo. Eu rapidamente decido e marco o rumo para Kalinin mais próximo; além disso, o céu parece mais claro no Leste.
Aterrissamos em Kalinin. Todo mundo está correndo em círculos com capacetes de aço. Aeronaves de outra ala de caça-bombardeiro já estão aqui. No momento em que ligo a ignição, ouço e vejo granadas de tanques caindo no campo de aviação. Algumas aeronaves já estão cheias de buracos. Apresso-me em procurar a sala de operações da formação que se mudou para cá para obter uma imagem mais precisa da situação. Pelo que aprendi, não teremos tempo a perder com a revisão de nossas aeronaves. Os soviéticos estão atacando o campo de aviação com tanques e infantaria e estão a menos de um quilômetro de distância. Uma fina tela de nossa própria infantaria protege nosso perímetro; os monstros de aço podem estar sobre nós a qualquer momento. Nós, Stukas, somos uma dádiva de Deus para as tropas terrestres que defendem a posição.

Juntamente com os Henschel 123 da ala de caça-bombardeiro, mantemos um ataque constante aos tanques até tarde da noite. Aterrissamos novamente alguns minutos depois da decolagem. O pessoal de terra é capaz de acompanhar todas as fases da batalha. Estamos no caminho certo, pois todos percebem que, a menos que os tanques sejam colocados fora de ação, estamos perdidos. Passamos a noite num quartel na periferia sul da cidade.

Despertamos do sono com um ruído estridente. É um dos nossos tratores antiaéreos mudando de posição ou é Ivan com seus tanques? Tudo pode acontecer aqui em Kalinin. Nossos camaradas de infantaria nos contam que ontem alguns tanques entraram na praça do mercado, disparando contra tudo que aparecia.
Eles invadiram nossos postos avançados e demorou muito para lidar

com eles na cidade. Aqui há um trovão incessante de tiros; nossa artilharia está na retaguarda, bombardeando Ivan acima de nossas cabeças.

As noites são escuras com um manto baixo de nuvens. Não há combate aéreo, exceto perto do solo. Como mais uma vez a estrada de abastecimento foi cortada, as tropas terrestres, cansadas da batalha, enfrentam muitas escassezes.
No entanto, eles nunca vacilam na sua tarefa sobre-humana. Uma onda de frio repentina de mais de quarenta graus congela o óleo lubrificante normal. Toda metralhadora emperra.

Dizem que o frio não faz diferença para os russos, que eles têm gorduras e preparações animais especiais. Temos falta de equipamento de todo tipo, cuja falta prejudica seriamente a nossa força efetiva neste frio excessivo. Um fluxo muito lento de suprimentos está chegando.

Os nativos não conseguem se lembrar do clima tão rigoroso dos últimos vinte ou trinta anos. A batalha contra o frio é mais dura do que a batalha contra o inimigo. Os soviéticos poderiam ter um aliado mais valioso. Nossas tropas blindadas reclamam que suas torres se recusam a girar, que tudo está congelado.
Permanecemos em Kalinin por alguns dias e estamos no ar incessantemente. Logo conhecemos cada vala. A linha da frente foi novamente empurrada para a frente algumas milhas a leste do nosso campo de aviação, e regressamos à nossa base em Staritza, onde há muito que éramos esperados de volta. A partir daqui continuamos as operações, também na direção de Ostaschkow, e depois recebemos a ordem de nos deslocarmos para Gorstowo, perto de Rusa, a cerca de oitenta quilômetros de Moscou.

Nossas divisões que foram lançadas aqui estão avançando ao longo da estrada que atravessa Moshaisk em direção a Moscou. Uma ponta estreita dos nossos tanques que avançam através de Swenigorod-Istra está a seis milhas da capital russa. Outro grupo também avançou ainda mais para leste e estabeleceu duas cabeças de ponte ao norte da cidade, na margem leste do canal Moscou-Ártico; um deles em Dimitrov.

Agora é dezembro e o termômetro registra 40-50 graus abaixo de zero (centígrados). Enormes nevascas, cobertura de nuvens geralmente baixa, flocos intensos. Poço./Desligado. Klaus, um aviador excepcionalmente bom e um dos poucos que restaram de nossos antigos companheiros, é morto, provavelmente atingido por um tanque russo. Aqui, tal como em Kalinin, o tempo é o nosso principal inimigo e o salvador da Moscou.

O soldado russo está a reagir desesperadamente, mas também ele está sem fôlego e exausto e sem este aliado não seria capaz de travar o nosso avanço. Mesmo as novas unidades siberianas que foram lançadas no

batalha não são decisivas. Os exércitos alemães estão paralisados pelo frio. Os trens praticamente pararam de circular, não há reservas, nem suprimentos, nem transporte para os feridos. A determinação de ferro por si só não é suficiente. Chegamos ao limite de nossas forças. Faltam as coisas mais necessárias. A maquinaria está imobilizada, o transporte engarrafado; sem gasolina, sem munição. Os caminhões já estão fora das estradas há muito tempo.
Os trenós puxados por cavalos são o único meio de locomoção. Cenas trágicas de retirada ocorrem com frequência cada vez maior. Temos poucas aeronaves. Em temperaturas como essas, os motores têm vida curta. Tal como anteriormente, quando tivemos a iniciativa, saímos em apoio às nossas tropas terrestres, que agora lutam para deter os ataques soviéticos.

Já passou algum tempo desde que fomos desalojados do canal do Ártico. Não possuímos mais a grande barragem ao noroeste de Klin na direção de Kalinin. A Divisão Azul Espanhola, depois de oferecer uma resistência corajosa, tem que evacuar a cidade de Klin. Em breve será a nossa vez.

O Natal está se aproximando e Ivan ainda está avançando em direção a Wolokolamsk, noroeste de nós. Somos alojados com o pessoal do esquadrão na escola local e dormimos no chão da grande sala de aula; então, todas as manhãs, quando me levanto, minhas divagações noturnas se repetem para mim. Descobre-se que quinhentas surtidas operacionais deixaram a sua marca.
Outra parte do nosso esquadrão está alojada nas cabanas de barro comuns aqui.

Ao entrar neles você pode imaginar que foi transportado para algum país primitivo há três séculos. A sala tem a vantagem definitiva de não se ver praticamente nada além da fumaça do tabaco. Os membros masculinos da família fumam uma erva que chamam de Machorka e que embaça tudo. Depois de se acostumar, você poderá distinguir a melhor peça de mobiliário, um enorme fogão de pedra com um metro de altura e pintado de um branco duvidoso. Reunidas em torno dela, três gerações vivem, comem, riem, choram, procriam e morrem juntas. Nas casas dos ricos há também um pequeno cercado com grades de madeira em frente ao fogão, onde um leitão brinca em perseguição e combate evasivo com outros animais domésticos.

Depois de escurecer, os espécimes mais escolhidos e suculentos de insetos caem do teto sobre você durante a noite com uma precisão que certamente os torna os Stukas do mundo dos insetos. Há uma geada sufocante; os Pans e Paninkas – homens e mulheres – não parecem se importar com isso. Eles não sabem nada diferente; os seus antepassados viveram assim durante séculos, vivem e continuarão a viver da mesma maneira. Só esta geração moderna parece ter perdido a arte de contar histórias e contos de fadas. Talvez vivam demasiado perto de Moscovo para isso.

O Moskwa atravessa a nossa aldeia a caminho da cidade do Kremlin. Jogamos hóquei no gelo quando estamos de castigo por causa do clima. Dessa forma, mantemos nossos músculos elásticos, mesmo que alguns de nós sofram algum dano no processo. Nosso ajudante, por exemplo, tem o nariz torto e uma ligeira inclinação para estibordo. Mas o jogo distrai nossos pensamentos das tristes impressões que aparecem na frente. Depois de uma partida furiosa no Moskwa sempre vou à Sauna. Há um desses banhos de vapor finlandeses na aldeia. Infelizmente, o lugar é tão escuro e escorregadio que um dia tropeço na ponta afiada de uma pá apoiada na parede e dou um golpe. Eu escapei com um ferimento feio.

Os soviéticos contornaram-nos para o Norte; portanto, é hora de partirmos para algum campo de aviação mais atrás. Mas não podemos fazer isso; para

Há dias em que as nuvens ficam tão baixas acima da floresta em direção a Wiasma, no oeste, que voar está fora de questão. A neve está profunda em nosso campo de aviação. A menos que tenhamos muita sorte, Ivan chegará à nossa porta ao mesmo tempo que o Papai Noel. As unidades russas que nos contornaram certamente não têm consciência da nossa presença, caso contrário já nos teriam ensacado há muito tempo.

Assim, passamos o Natal ainda na nossa escola em Gorstowo. Quando o anoitecer cai, um silêncio taciturno desce sobre muitos de nós, e aguçamos os ouvidos a cada barulho externo. Mas depois da nossa canção de Natal, a tristeza logo se dissipa. Alguns copos da copiosa vodca animam até os mais temperamentais entre nós.

À tarde o Wing Commander nos faz uma breve visita para distribuir decorações. Em nosso esquadrão sou o primeiro a receber a Cruz Dourada Alemã. Nas primeiras férias de Natal, em vão convidamos os nossos colegas desportivos em Moscovo para virem assistir a um jogo de Natal. Então temos nosso próprio jogo de hóquei no gelo no Moskwa sozinhos. O mau tempo continua há dias. Assim que melhora, começamos a arrancar, voando de volta acima das vastas florestas e ao longo da estrada em direção a Wiasma. Assim que estamos no ar, o clima

se deteriora, voamos em formação cerrada, roçando as copas das árvores. Mesmo assim é difícil não nos perdermos de vista. Tudo é um borrão cinza, uma mistura rodopiante de neblina e neve. Cada aeronave depende da habilidade do líder do voo. Esse tipo de vôo é mais extenuante do que a surtida mais quente. É um dia negro para nós; perdemos várias tripulações do esquadrão que não estão à altura da tarefa. Sobre Wiasma viramos N. para estibordo e voamos na direção Sytchewka-Rhew. Aterrissamos na neve profunda em Dugino, cerca de 20 quilômetros ao sul de Sytchewka, e nos alojamos em um Kolchose.

O frio implacável continua e agora finalmente chegam por via aérea equipamentos e roupas adequadas. Aviões de transporte pousam diariamente em nosso aeródromo trazendo roupas de pele, esquis, trenós e outras coisas. Mas é tarde demais para capturar

Moscovo, tarde demais para trazer de volta para o nosso lado os camaradas que foram mortos pela geada; tarde demais para salvar as dezenas de milhares que tiveram de ser mandados de volta da ofensiva com os dedos dos pés e das mãos congelados; tarde demais para dar um novo impulso ao exército que avança irresistivelmente e que foi forçado a se esconder em abrigos e trincheiras pelo punho impiedoso de um inverno inconcebivelmente rigoroso.

Agora estamos voando em áreas que conhecemos desde o verão passado: na região da nascente do Volga W. de Rhew, perto do próprio Rhew, e ao longo da linha férrea perto de Olinin e ao sul. A neve profunda impõe às nossas tropas uma tarefa colossal, mas os soviéticos estão no seu elemento. O técnico mais inteligente agora é aquele que utiliza os métodos mais primitivos de trabalho e locomoção. Os motores não ligam mais, tudo está congelado, nenhum aparelho hidráulico funciona, confiar em qualquer instrumento técnico é suicídio. Não há como ligar nossos motores de manhã cedo nessas temperaturas, embora os mantenhamos cobertos com esteiras e cobertores de palha. Os mecânicos costumam ficar ao ar livre a noite toda, aquecendo os motores em intervalos de meia hora para garantir a partida quando decolarmos. Muitos casos de congelamento são devidos a passar essas noites extremamente frias cuidando dos motores. Como oficial de máquinas, estou sempre fora de casa entre as surtidas para não perder nenhuma chance de colocar uma aeronave extra em serviço. Raramente ficamos congelados no ar. Temos que voar baixo com mau tempo e a defesa é pesada, de modo que estamos muito tensos para perceber o frio. Isto não exclui, evidentemente, a possibilidade de descobrirmos sintomas de queimadura pelo frio quando regressarmos ao calor dos nossos alojamentos.

No início de janeiro, o General von Richthofen pousa em nosso campo de aviação em um Fieseler-Storch e em nome do me investe com a Cruz de Cavaleiro da Cruz de Ferro. A citação menciona especialmente minhas destruições bem-sucedidas de navios e pontes no ano passado.

Um frio ainda mais intenso aumenta a dificuldade de manter as aeronaves em condições de funcionamento para as operações do dia seguinte. Já vi mecânicos desesperados tentarem aquecer seus motores com chamas nuas, na esperança de induzi-los a dar partida. Um deles me disse: "Eles vão começar agora ou serão reduzidos a cinzas. Do contrário, não nos servirão de nada." Mesmo assim, este me parece um método bastante drástico de resolver o nosso problema e encontrei outro. Uma lata de gasolina faz um forno de lata. Uma espécie de chaminé se projeta do topo com uma cobertura perfurada para impedir que as faíscas voem. Colocamos toda essa engenhoca embaixo do motor e acendemos o fogo nela, apontando o cano do fogão em direção à bomba de escorva em torno da qual o calor agora irradia. Mantemos o calor até obtermos um resultado. É primitivo, mas perfeito para o inverno russo. Recebemos entregas de complicados chamados transportadores de calor e dispositivos técnicos. Eles são lindamente construídos, mas infelizmente eles próprios dependem do funcionamento de máquinas sutis na forma de pequenos motores ou dispositivos complexos. Estes devem primeiro ser induzidos a arrancar e é exatamente isso que não farão por causa do frio. A força do nosso esquadrão em aeronaves utilizáveis é, portanto, pequena durante o inverno. Esses poucos são pilotados principalmente por tripulações antigas e experientes, de modo que a desvantagem na quantidade é, até certo ponto, compensada pela qualidade.

Estamos há alguns dias atravessando a ferrovia Sytschewka-Rhew, onde os russos estão tentando realizar um avanço. O nosso campo de aviação encontra-se numa situação muito semelhante à de há algumas semanas, quando estivemos em Kalinin.
Desta vez não há forças terrestres dignas de batalha protegendo a nossa frente, e uma noite Ivan, avançando de Sytschewka, encontra-se subitamente nos arredores de Dugino. FIG./Desligado. Kresken, nosso comandante de companhia, reúne um grupo de combate formado por nosso pessoal de terra e das unidades mais próximas, e controla o campo de aviação. Nossos valentes mecânicos passam as noites, girando e girando, guarnecendo trincheiras com rifles e granadas de mão nas mãos, e durante o dia retornam às suas tarefas de manutenção. Nada pode acontecer durante o dia, pois ainda temos um estoque de gasolina e bombas em nosso campo de aviação. Durante dois dias consecutivos é atacado por

unidades de cavalaria e batalhões de esqui. Então a situação torna-se crítica e lançamos as nossas bombas perto do perímetro do nosso campo de aviação. As perdas soviéticas são pesadas. Então Kresken, ex-atleta, assume a ofensiva com seu grupo de combate. Nós pairamos sobre ele com nossa aeronave, atirando e bombardeando toda oposição ao seu contra-ataque. Assim, todo o campo dianteiro da nossa estação está novamente livre do inimigo. Os nossos soldados da Luftwaffe no início da guerra certamente nunca se viram usados desta forma. Uma unidade blindada do exército expande agora os nossos ganhos, recaptura Sytschewka e estabelece ali o seu QG. Assim, a situação está mais ou menos estabilizada novamente e uma nova frente foi construída na linha Gschatsk-Rhew cobrindo o nosso sector. Os dias de retiro monótono acabaram.

As raposas suportam o frio melhor do que nós. Cada vez que voamos de volta de Rhew em um nível baixo acima das planícies cobertas de neve, podemos vê-los rastejando pela neve. Se passarmos por cima deles a dois ou três metros de distância, eles se abaixam e piscam timidamente para nós. Jackel ainda tem alguns rounds restantes em seu MG e tenta acertar um. Ele bate nele também. Então Jackel voa de volta ao local em um Storch com esquis. A pele do Mestre Reynard, entretanto, está completamente cheia de buracos.

Estou desagradavelmente surpreendido com a notícia de que, tendo em conta o elevado número de noites operacionais, serei mandado para casa imediatamente. Minhas instruções são seguir para Graz, em Steiermark, no final de um período de licença, onde assumirei o comando de um vôo de reserva e proporcionarei às novas tripulações o benefício de minhas experiências mais recentes. Afirmações repetidas de que não preciso descansar, de que não quero deixar os Stukas, mesmo puxando os pauzinhos, não me servem de nada. Minhas ordens são definitivas. É difícil dizer adeus aos camaradas com quem o acaso me uniu. Flt./Lt. Pressler vai me chamar de volta no momento em que eu estiver em meu novo emprego e um pouco de grama tiver crescido por causa do incidente. Agarro-me a cada palha.

Certa manhã, estou a caminho do oeste; num avião de transporte sobre Witebsk-Minsk-Varsóvia para a Alemanha. Passo minhas férias esquiando em Riesengebirge e no Tirol e tento amenizar minha fúria com exercícios e sol.

Gradualmente, a paz deste mundo montanhoso que é a minha casa e a beleza dos picos nevados relaxam a tensão do voo operacional diário.

6 - TREINAMENTO E PRÁTICA

Antes de assumir o trabalho de treinar novas equipes, me casei. Meu pai ainda é reitor de sua igreja e realiza a cerimônia em nossa pequena vila rural, à qual estou ligado por tantas lembranças felizes de minha infância fugitiva.

Depois partimos para Graz, desta vez não como aluno, mas como instrutor.
Voo em formação, mergulho, bombardeio, artilharia. Costumo ficar sentado no avião oito horas por dia, pois por enquanto quase não tenho ajuda. Com mau tempo ou quando estão previstas tarefas técnicas, realizam-se exercícios militares ou desportivos. As tripulações são enviadas a mim para treinamento adicional nas escolas Stuka, após o que seguem para o front. Quando eles tiverem falecido, encontrarei alguns deles novamente nos próximos dias; talvez os tenha em minha própria unidade. Se não for por outro motivo, vale a pena não poupar problemas com seu treinamento. Nas horas de lazer continuo treinando atletismo; Jogo tênis, nado ou passo meu tempo na magnífica região ao redor de Graz. Depois de dois meses, consigo um assistente. Oficial Piloto Jackel do 3º

Flight acaba de receber a Cruz de Cavaleiro da Cruz de Ferro e, ao mesmo tempo, foi destacado para trabalhos menos exigentes. Realizamos operações de exercício contra alvos pacíficos, como se estivéssemos na frente. Tenho duas aeronaves Messerschmitt em minha força de vôo para que também possamos representar a interceptação inimiga. O treinamento é duro e árduo, mas acredito que as equipes que o enfrentam e fazem o que lhes é exigido estão aprendendo muito.

A resistência física e a resistência são promovidas pelo esporte. Quase toda segunda-feira de manhã eu pego o vôo para uma corrida de dez quilômetros; faz a todos um mundo de bem. À tarde iremos à Andritz para nadar e testar os nervos. Todos eles se qualificam como saltadores com vara e há uma forte competição pelo certificado de natação.

Jackel é alguns anos mais novo que eu e ainda é um menino. Não se pode ficar zangado com ele, por mais embaraçosa que surja a situação. Ele é gay e divertido; ele leva a vida com calma. Nas tardes de domingo costumo ir para as montanhas. Há um ponto de ônibus em frente à sala da guarda e eu embarco lá a caminho da cidade. A sombra do autocarro viaja connosco à beira da estrada e de repente tomo consciência de figuras que fazem parte desta sombra aparentemente empoleiradas no tejadilho do autocarro.

Eles estão "enganando robalos" e, de outras maneiras, fazendo papel de bobos, especialmente quando as meninas estão passando. Posso adivinhar quem eles são pelos bonés. São soldados pertencentes à nossa estação, mas não podem ser homens da minha unidade porque foram repetidamente emitidas ordens estritas proibindo todos os militares de subirem ao topo dos autocarros. De forma bastante incisiva, comento a um tenente de uma unidade terrestre sentado ao meu lado:

"Aqueles caras lá em cima devem ser seus."

Com um tom levemente superior em sua voz, ele retruca:

"Você vai rir. Eles são seus!"

Quando os soldados desembarcam em Graz, ordeno que se apresentem a mim às 11h da manhã de segunda-feira. Quando eles se aglomeram para receber o que está vindo para eles eu digo:

"O que diabos você quer dizer com isso? Você sabe que está quebrando uma ordem. É algo inédito."

Vejo pelos seus rostos que querem dizer alguma coisa e pergunto se têm alguma desculpa para oferecer.

"Nós apenas pensamos que estava tudo bem para nós, já que o piloto oficial Jackel também estava lá conosco."

Eu rapidamente os dispensei antes de começar a rir. Então imagino Jackel empoleirado no teto do ônibus. Quando eu lhe conto o que ele me deixou fazer, ele assume sua expressão inocente, e então não consigo mais manter a cara séria.

Em Graz, alguns dias depois, escapamos por pouco de outro acidente fora de serviço. Um clube de planadores me implorou para rebocar seu planador com um antigo biplano tcheco porque não tinham mais ninguém para pilotá-lo. Faço isso e, sendo um voo privado, é uma oportunidade para eu levar comigo minha esposa que tem muita vontade de voar. Depois de duas horas e meia, pergunto quanta gasolina provavelmente ainda nos resta; o medidor de gasolina não mostra isso. Disseram-me que a máquina tem capacidade suficiente para quatro horas; Posso continuar voando sem a menor ansiedade.
Aceito esta garantia e vôo de volta ao aeródromo. Como estamos voando em um nível baixo, acima do meio de um campo de batatas, o motor para.
Só tenho tempo de gritar: “Aguente firme”, pois sei que minha esposa não está amarrada, antes de eu descer nos sulcos. O avião salta sobre uma vala e então para em segurança em um milharal. Buscamos gasolina e então saio novamente de uma trilha em direção ao aeródromo, a três quilômetros de distância.

Quantos dos meus colegas, especialmente na Luftwaffe, passam ilesos pelas batalhas com o inimigo apenas para desmoronarem num acidente "civil" totalmente estúpido. Este incidente trivial confirma mais uma vez a necessidade da regra aparentemente tola pela qual somos obrigados a ser pelo menos tão cuidadosos quando deixamos a frente operacional como quando o fazemos no ataque mais intenso. Da mesma forma, quando em acção contra o inimigo, não podemos aceitar riscos desnecessários, mesmo que não sejamos inibidos ou dissuadidos pela ideia das nossas vidas durante uma operação.

Quando pouso novamente no aeródromo com o antigo biplano, fico sabendo que o voo reserva de outro esquadrão foi transferido para a Rússia. Nesse caso, em breve deverá ser a nossa vez. Há muito tempo que tenho pensado que já estou em casa há vários meses e, de repente, percebo como estou inquieto para chegar à frente. Fico constantemente preocupado por ser mantido fora disso por tanto tempo, e sinto essa inquietação particularmente forte quando sinto que uma ausência muito longa da linha de frente pode muito bem ser perigosa para mim. Pois sou apenas humano, e há muitos instintos em mim que trocariam alegremente a comunhão íntima da morte pela comunhão mais íntima da vida. Pois eu quero viver, o desejo é cada vez mais forte - sinto-o no latejar dos meus pulsos sempre que escapo da morte mais uma vez num ataque, mas também tenho consciência disso na alegria de uma corrida precipitada por um encosta alpina íngreme. Eu quero viver. Eu amo a vida. Sinto isso em cada respiração profunda, em cada poro da minha pele, em cada fibra do meu corpo. Não tenho medo da morte; Muitas vezes olhei nos olhos dele por alguns segundos e nunca fui o primeiro a baixar o olhar, mas cada vez depois de tal encontro eu também me regozijei em meu coração e às vezes gritei com um grito de júbilo tentando gritar demais. o rugido dos motores.

Penso em tudo isso enquanto mastigo mecanicamente meu jantar no refeitório. E então minha decisão já está firmemente decidida. Tentarei obstinadamente todos os cordelinhos possíveis até que me tirem desta rotina e me mandem de volta para uma formação de combate na frente.

Não consigo cumprir o meu objectivo real, mas não demorará muito para que todos sejamos mandados para a Crimeia. Sarabus, perto de Simferopol, é a nossa nova estação e aí, de qualquer forma, estamos mais perto da frente do que estávamos antes. Resolvemos o problema de transporte usando nossos Ju 87 como rebocadores de planadores de carga. Sobre Cracóvia-Lemberg-Proskurow-Nicolajew estaremos em breve no nosso destino. O aeródromo ali é muito grande e adequado para fins de treinamento. Nossos alojamentos improvisados não são muito diferentes daqueles da frente, mas onde há vontade, há um caminho. Retomamos a nossa rotina de treinos como em Graz. Gostamos especialmente quando praticamos pousos em outros campos de aviação, pois às vezes pousamos de manhã no oeste, na costa do Mar Negro, e talvez à tarde no noroeste, perto do mar de Asow. Tomamos banho por pelo menos meia hora

as lindas praias sob o sol escaldante. Não há colinas, exceto perto de Kertsch e no sul, onde a cordilheira de Jaila, com cerca de 1.500 metros de altura, corre ao longo da costa sul da Crimeia. Todo o resto do país é plano; vastas estepes, no meio delas enormes plantações de tomate. Uma faixa costeira muito estreita se estende entre o mar e as montanhas Jaila: a Riviera Russa. Frequentemente estamos lá e buscamos lenha em caminhões; não há madeira onde estamos estacionados. A comparação com a Riviera revela-se bastante fraca. Vejo algumas palmeiras em Jalta - até aí tudo bem - mas duas ou três dessas árvores estão longe de formar uma Riviera. À distância, os edifícios brilham intensamente ao sol, especialmente quando se voa a baixa altitude ao longo da costa. Causa uma impressão surpreendentemente boa; mas se você andar pelas ruas de Jalta e observar tudo de perto, o primitivismo e a vulgaridade geral deste balneário soviético são uma tremenda desilusão. Não é diferente nas cidades vizinhas de Aluschta e Alupka. Os meus homens estão encantados com as muitas vinhas entre estes dois lugares; a temporada de safra está apenas começando. Provamos as uvas em todas as encostas e muitas vezes chegamos tarde em casa com uma dor de barriga prodigiosa.

Já faz algum tempo que estou irritado por não ter sido mandado de volta para a guerra. Ligo para o General do Comando Aéreo no

Cáucaso e oferecer-lhe os meus Stukas como unidade operacional; a maioria das tripulações está pronta para a frente. Ressalto que será um treinamento esplêndido para todos eles, e que a Ala pode se considerar sortuda por conseguir tripulações que já tenham experiência. Primeiro, recebemos uma ordem para nos mudarmos para Kertsch. Parece que os comboios de abastecimento soviéticos viajam frequentemente ao longo da costa sul. A partir daqui seríamos capazes de atacá-los. Mas não vai além do "iria". Durante horas ficamos esperando pelos trens de abastecimento, mas nada acontece. Uma vez quero tentar a sorte com meu caça Messerschmitt; meu objetivo é aeronaves de reconhecimento inimigas. Mas os blighters imediatamente se afastam para o mar, estabelecendo um rumo para Tuapse-Suchum, e não posso mais alcançá-los porque, naturalmente, não posso decolar antes de avistá-los. Logo depois, porém, consigo efetuar nossa transferência para Beloretschenkaja, perto de Maikop, onde outra ala está estacionada. Aqui teremos novamente vôo operacional adequado, pois seremos usados juntos no apoio ao avanço na direção de Tuapse.

Da noite para o dia nos tornamos uma formação frontal movimentada. Estamos no ar desde cedo até tarde na área onde o exército está atacando o vale Psich, passando por Chadykenskaja-Nawaginskaja, sobre a passagem de Goitsch na direção de Tuapse. Não é exatamente fácil para nós porque em nossa unidade de treinamento usamos apenas aeronaves relativamente antigas e obsoletas, e a Ala que opera aqui, com a qual voamos frequentemente juntos, tem o tipo mais recente. Ao voar em formação em grandes altitudes, isso nos coloca em notável desvantagem.

Lutar nos vales estreitos é uma experiência emocionante. Muitas vezes somos inadvertidamente seduzidos pela nossa ânsia de lutar até uma armadilha, se perseguirmos o inimigo ou tentarmos com demasiada persistência descobrir os seus esconderijos. Se em nossa busca voarmos para um desses vales estreitos, muitas vezes não conseguiremos manobrar. Às vezes, porém, uma montanha surge de repente no final de tal vale, erguendo-se abruptamente e bloqueando o caminho à frente. Então temos de reagir rapidamente e, uma e outra vez, devemos a nossa fuga a

o bom desempenho de nossas aeronaves. Mas isso ainda é uma brincadeira de criança em comparação com a situação em que nos encontramos quando, a 180 metros acima de nós, as montanhas estão envoltas em nuvens densas.

Os cumes das montanhas aqui estão entre 3.500 e 4.500 pés. É mais fácil depois de termos entrado algumas vezes em cada vale e saber quais vales têm saídas e por trás de qual montanha é possível sair para campo aberto. Tudo isso são suposições com mau tempo e nuvens baixas.
Quando fazemos ataques de baixo nível em alguma estrada do vale, ocasionalmente a defesa atira contra nós de cima porque as encostas das montanhas de cada lado de nós também estão ocupadas pelos Ivans.

Nossas tropas de montanha numericamente fracas estão travando uma luta obstinada contra um inimigo muito superior, alojado em fortes posições nas montanhas. Estamos em estreita ligação com as forças terrestres e fazemos o nosso melhor para responder a todos os seus pedidos de ataque e apoio. As batalhas nas florestas montanhosas são particularmente difíceis; é lutar de olhos vendados. Se nosso Oficial de Operações nos dá permissão para atacar um determinado cinturão de floresta, cumprimos suas instruções mesmo quando não conseguimos vê-lo claramente. É em ocasiões como estas que o Exército elogia a nossa utilidade e a eficácia do nosso ataque.

O Geimamberg, as colinas vizinhas, estão em mãos alemãs. Através de duros combates, estamos avançando para o sudoeste. Menos de treze milhas separam nossos camaradas de Tuapse. Mas as baixas nos combates nas montanhas são demasiado elevadas e praticamente não há reservas disponíveis. Assim, o ataque ao passo de Goitsch é abandonado e o sucesso final é-nos negado.

Há uma batalha terrível pela estação ferroviária de Goitsch.

Um trem blindado soviético lança seu material pesado em nossa estreita linha de ataque.
Este trem blindado é astuto. Arrota fogo e então, como um dragão, se retira

em seu covil. O covil deste dragão é um túnel na montanha no bairro de Tuapse. Se voarmos para cima, ele volta como um raio quando nos aproximamos do abrigo do túnel e apenas vislumbramos sua cauda. Assim que o pegarmos cochilando - quase. Nós "nos aproximamos dele", mas no último minuto ele deve ter recebido um aviso. É atingido, mas o dano não pode ter sido grave; alguns dias depois, ele foi reparado e reaparece. Mas agora este monstro de aço está extremamente cauteloso; nunca mais o vimos. Então tomamos a seguinte decisão: se não conseguirmos chegar perto deste trem blindado faremos do seu anjo da guarda a sua fatalidade! Bloqueamos a saída do túnel com uma bomba especial, impedindo assim o trem blindado de qualquer excursão e dando aos nossos camaradas no terreno, pelo menos por um tempo, uma trégua extremamente necessária. "Dar e receber é toda a filosofia da vida", diz meu artilheiro traseiro com um sorriso.

Também atacamos o porto de Tuapse, que, como todos os portos, é fortemente defendido por ataques antiaéreos. A cidade e o próprio porto, atrás da cadeia de montanhas, ainda estão nas mãos dos soviéticos. Se voarmos a uma altitude de 9.000 pés, a luz antiaérea nos atingirá muito antes de nos aproximarmos do alvo. Canhões AA estão posicionados nas montanhas nos últimos quilômetros de nossa abordagem. Para evitar o ataque antiaéreo, voamos a uma altitude de apenas 2.500 pés, pois os cumes das montanhas elevam-se perpendicularmente a partir do mar até uma altura de 4.500 a 5.000 pés. Os nossos ataques são dirigidos contra os estaleiros, instalações portuárias e navios que se encontram no porto, principalmente petroleiros. Geralmente tudo que é móvel começa a girar em círculos para evitar nossas bombas. Se já não o fossem, as minhas tripulações são agora aviadores operacionais de pleno direito. O ataque antiaéreo sobre o porto não é de forma alguma comparável à defesa em Kronstadt; no entanto, é impressionantemente pesado. Não é possível voar direto sobre as montanhas porque elas são muito altas. Geralmente mergulhamos muito baixo até o porto e depois nos desviamos em direção ao mar em nosso teto máximo e assim escapamos com relativa rapidez para fora do alcance da defesa. No mar, porém, os aviões de perseguição soviéticos já estão à nossa espera. Temos agora que subir uns bons 9.000 pés para voltar para casa com uma

margem de pelo menos 3.000 pés acima do flanco da montanha porque em batalha aérea é fácil perder altitude.

As condições sob as quais atacamos são muito semelhantes às Área de Gelendshik, onde também participamos ocasionalmente em ataques a aeródromos ou alvos navais na baía de mesmo nome. Os soviéticos logo localizaram a nossa estação em Beloretschenskaja; a princípio eles bombardeiam dia e noite. Por menores que sejam os danos materiais, eles infligem, no entanto, um duro golpe na ala de quem somos convidados. Seu CO, Líder do Esquadrão. Orthofer, é morto em um desses ataques. Escolho este exato momento para pousar e taxiar; bombas estão caindo a bombordo e estibordo. Minha aeronave é atingida por muitos estilhaços e fica inutilizável, mas escapei ileso.

O General Pflugbeil, que comanda todas as formações da Luftwaffe aqui, está frequentemente presente em nossa dispersão. Ele nos traz a notícia de que devemos nos deslocar mais para o leste, para um campo de aviação perto de Terek. Aqui está em curso outro impulso e devemos apoiá-lo. Está direcionado na direção do Mar Grosny-Cáspio. No momento em que o movimento ocorre, a ponta de lança do nosso tanque atingiu um ponto próximo de Okshokodnice. Sobre Georgiewski Piatigorsk e Mineralnya Wody, onde se pode contemplar as vastas e magníficas montanhas de Elbruz, voamos para a nossa nova base em Soldatskaja. Fazemos um pequeno pouso no meio do caminho em Mineralnya Wody e descansamos. Aqui existe uma verdadeira praga de ratos. Em paliaços, em armários e recantos, em todos os porões e cantos eles tamborilam - por toda parte ratos. Eles saltam das nossas mochilas, comem tudo. É impossível dormir, ouve-se o farfalhar até no travesseiro. Abro tudo para assustá-los. Depois há alguns minutos de silêncio, mas imediatamente o barulho começa novamente tão alto quanto antes. Em Soldatskaja estamos livres desta praga de ratos.

Presumivelmente, as bombas constantemente caindo de Ivan logo os assustaram para longe daqui. Temos poucas armas AA. Não operamos agora, como foi inicialmente pretendido, em apoio à ponta de lança dos tanques a leste, mas a nossa primeira missão é no sul. Poucos dias depois, Naltschik é capturado pelas tropas alemãs e romenas. O panorama à medida que nos aproximamos do nosso objectivo para o

o sul é glorioso. À nossa frente, os picos nevados da faixa de 15.000 pés, brilhando ao sol em todas as cores imagináveis, abaixo de nós prados verdes manchados de amarelo, vermelho e azul. Essas manchas são plantas e flores. Acima de nós um céu azul brilhante. Ao me aproximar do alvo, muitas vezes esqueço-me completamente das bombas que carrego e do objetivo. Tudo causa uma impressão tão calmante, pacífica e bonita. O mundo montanhoso do qual Elbruz é o centro tem um efeito gigantesco e avassalador; neste ou naquele vale aqui alguém poderia facilmente esconder vários Alpes.

Após a captura de Naltschik, faremos mais algumas surtidas para o leste, para a frente de Terek, além de Mosdok. Depois, de forma bastante inesperada, ocorre a retirada para Beloretschenskaja, na zona de batalha de Tuapse, onde ainda decorrem combates acirrados nas antigas áreas-chave. Está chegando em novembro. Faço minha 650ª surtida operacional e há algumas semanas não tenho me sentido muito bem. Icterícia! Já adivinhei há algum tempo, mas espero que isso passe e que eu não seja afastado das operações por causa disso. O branco dos meus olhos é amarelo, minha pele é da mesma cor.

Sempre nego que haja algo de errado comigo a qualquer um que pergunte, especialmente ao General Pflugbeil, que há algum tempo tenta me mandar para a cama. Pessoas mal-intencionadas dizem que tenho comido muito chantilly. Talvez haja alguma verdade nisso. O General trouxera uma caixa de champanhe para comemorar meu 600º voo operacional e ficou bastante surpreso quando eu lhe disse que tinha certeza de que minha unidade apreciaria seu presente e expliquei que minha fraqueza particular estava em outra direção. Poucos dias depois chegaram vários bolos grandes com dois baldes cheios de chantilly, problema não muito difícil dada a quantidade de vacas por aqui. Durante dois dias praticamente não comemos nada além desses doces; no dia seguinte, quase nenhuma tripulação estava em condições de voar. Como agora estou amarelo como um marmelo, um Messerschmitt 108 chega com ordens do General para que eu seja levado, à força se necessário, para o hospital em Rostov. Consegui persuadi-lo a me deixar parar para me apresentar à minha ala em Karpowa, perto de Stalingrado. Voamos para lá em direção ao norte sobre Elistra. EU

mova imediatamente céus e terra para ficar com a Asa e daqui entregue meu voo para outra pessoa. Não funciona, mas o Comandante de Ala me promete o Voo Nº 1, no qual iniciei a Campanha Russa.

"Mas primeiro no hospital!"

Depois, em meados de novembro, estou internado no hospital de Rostow.

7 - STALINGRADO

Estar deitado no hospital me dá nos nervos. Estou aqui há quase uma semana e quase não vejo nenhuma mudança em minha condição, exceto que não estou exatamente ganhando forças com a dieta rigorosa e o inusitado confinamento à cama. Dificilmente posso esperar uma visita dos meus colegas; levariam muito tempo para chegar aqui.

Embora estejamos perto do mar, já está esfriando; Posso dizer pela brisa que entra pelas janelas que são menos envidraçadas do que as tampas das caixas de embalagem.

O médico responsável pelo meu caso é um excelente sujeito, mas perdeu a paciência comigo, e por isso se torna o “caso” no dia em que entra no meu quarto e me informa sem rodeios:

"Há um trem-ambulância partindo para a Alemanha depois de amanhã; estou providenciando para que você vá nele."

"Eu não farei tal coisa."

"Mas você simplesmente precisa ir para casa para tratamento. No que você está pensando?"

Sua ira profissional é despertada.

“Mas não posso ser expulso da linha por causa de uma doença tão ridícula.
hospital muito bom, mas já estou farto de ficar deitado na cama."

Para não deixar dúvidas em sua mente de que estou falando sério:

"Devo voar de volta para o meu esquadrão imediatamente."

Agora o médico está realmente zangado; ele abre a boca, fecha-a novamente e finalmente se entrega a este protesto veemente:

"Não aceito nenhuma responsabilidade - você entende, nenhuma responsabilidade."

Ele fica em silêncio por um momento, depois acrescenta energicamente:

"Além disso, farei um endosso nesse sentido em sua folha de quitação."

Arrumo minhas coisas, pego minha folha de alta no escritório e vou para o aeródromo. Aqui está trabalhando um montador que muitas vezes revisou aeronaves da minha asa. Basta ter a sorte do seu lado. Uma aeronave acaba de sair da oficina; acontece que ele tem de ser levado de avião até a frente, para a Ala de Karpowo, a dezesseis quilômetros de Stalingrado. Não posso dizer que me sinto muito forte e em forma, ando de um lado para o outro como se estivesse andando durante o sono. Contudo, não atribuo isso tanto à minha doença quanto ao repentino ar fresco.

Exatamente duas horas depois, estou no campo de aviação de Karpowo, depois de ter passado por Tazinskaja-Surwikino e, finalmente, por Kalatsch no Don. A pista está repleta de aeronaves, principalmente Stukas de nossa ala e de um esquadrão vizinho. O campo de aviação em si não oferece oportunidades de camuflagem, fica em campo aberto. Ele se inclina suavemente para um lado.

Depois de pousar, saio em busca das placas. A orientação exata dentro da área da unidade sempre foi uma de nossas modas especiais. Mesmo que nada ou muito pouco indique a nossa presença, as placas certamente estarão lá.
Então, logo descubro a sala de ordenação da Ala. Está localizado no centro do aeródromo, em um buraco no chão, descrito no jargão militar como um bunker. Tenho que esperar um pouco antes de poder reportar ao CO; ele acaba de fazer um breve voo operacional com meu amigo Kraus. Quando ele entra eu comunico meu retorno; ele está mais do que surpreso em me ver de volta, então
breve:

"Você está lindo! Seus olhos e tudo mais são amarelos como um marmelo."

Não há como me convencer disso sem uma mentira inocente, então eu respondo descaradamente:

"Estou aqui apenas porque recebi alta por estar em boa forma."

Funciona. O CO olha para o MO e diz balançando a cabeça:

“Se ele estiver bem, então entendo mais sobre icterícia do que todos os médicos.
A propósito, onde estão seus documentos médicos?"

Uma pergunta delicada. No aeródromo de Rostow, eu precisava desesperadamente de algum papel e dei ao atestado habilmente redigido do meu médico um uso mais proveitoso e apropriado. Tenho que pensar rápido e responder no mesmo tom de voz:

"Entendo que os documentos médicos estão sendo enviados por correio."

De acordo com a promessa que me foi feita dez dias antes, assumo o comando do meu antigo voo.

Temos poucas missões operacionais; eles saíram apenas uma vez sobre um porto do Volga, nas proximidades de Astrachan. Nossa principal tarefa é realizar ataques na área da cidade de Stalingrado. Os soviéticos defendem-na como uma fortaleza. Meu comandante de esquadrão me dá as últimas notícias. Praticamente não houve mudança no pessoal de terra. Do armeiro Gotz ao senador Fitter Pissarek, todos ainda estão lá. O pessoal voador necessariamente apresenta um quadro diferente por causa das baixas, mas as novas tripulações que treinei foram todas destacadas para o esquadrão de reserva. Alojamentos, escritórios, etc., são todos subterrâneos. Em muito pouco tempo me recuperei e me senti em casa. No dia seguinte, faremos uma surtida sobre Stalingrado, onde aproximadamente dois terços da cidade estão em mãos alemãs.

É verdade que os soviéticos detêm apenas um terço, mas este terço está a ser defendido com um fanatismo quase religioso. Stalingrado é a cidade de Stalin e Stalin é o deus desses jovens Kirgises, Usbeks, Tártaros, Turcomenos e outros Mongóis. Eles estão pendurados como uma morte sombria em cada pedaço de entulho, eles se escondem atrás de cada remanescente de parede. Para o seu Estaline, eles são uma guarda de feras de guerra que cospem fogo, e quando as feras vacilam, tiros de revólver certeiros dos seus comissários políticos prendem-nos, de uma forma ou de outra, no terreno que defendem. Estes alunos asiáticos do comunismo integral, e os comissários políticos que os apoiam, estão destinados a forçar a Alemanha, e com ela o mundo inteiro, a abandonar a crença confortável de que o comunismo é um credo político como tantos outros. Em vez disso, eles devem provar primeiro a nós e, finalmente, a todas as nações, que são discípulos de um novo evangelho. E assim Stalingrado se tornará a Belém do nosso século. Mas uma Belém de guerra e ódio, aniquilação e destruição.

Este é o pensamento que ocupa nossas mentes enquanto realizamos surtida após surtida contra a fortaleza Vermelha. A parte da cidade controlada pelos soviéticos faz fronteira imediatamente com a margem oeste do Volga, e todas as noites os russos arrastam tudo o que os Guardas Vermelhos precisam através do Volga.
Lutas acirradas acontecem por um quarteirão de casas, por um único porão, por um pedaço de muro de uma fábrica. Temos que lançar nossas bombas com extrema precisão porque nossos próprios soldados estão a apenas alguns metros de distância, em outro porão, atrás dos escombros de outro muro.

Nos nossos mapas fotográficos da cidade cada casa é distinguível. Cada piloto recebe seu alvo marcado com precisão com uma seta vermelha. Chegamos de avião, com o mapa em mãos, e é proibido lançar uma bomba antes de termos certeza do alvo e da posição exata de nossas próprias tropas. Sobrevoando a parte oeste da cidade, bem atrás da frente, ficamos impressionados de maneira peculiar com o silêncio que ali prevalece e com o tráfego quase normal. Todos, incluindo os civis, cuidam dos seus negócios como se a cidade estivesse muito atrás da frente. Toda a parte ocidental está agora em nossas mãos, apenas o pequeno bairro oriental da cidade, em direção ao Volga, contém esses ninhos de resistência russos e é o cenário dos nossos ataques mais furiosos. Muitas vezes o

Flak russo morre em

à tarde, provavelmente porque a essa altura já esgotaram a munição trazida do outro lado do rio na noite anterior. Na outra margem do Volga, os Ivans descolam de alguns campos de aviação de caça e tentam impedir os nossos ataques na parte russa de Estalinegrado. Eles raramente empurram a perseguição acima de nossas posições e geralmente voltam assim que não têm mais suas próprias tropas abaixo deles. Nosso campo de aviação fica próximo à cidade e, quando voamos em formação, temos que fazer um ou dois circuitos para ganhar certa altitude. Isso é suficiente para a inteligência aérea soviética avisar a sua defesa AA. Do jeito que as coisas estão, não gosto da ideia de ficar longe do meu voo por uma única hora; há muita coisa em jogo, sentimos isso instintivamente.
Desta vez estou fisicamente à beira do colapso, mas informar que estou doente agora significa a perda do meu comando,

e esse medo me dá resistência adicional. Depois de duas semanas em que me sinto mais como se estivesse no Hades do que na terra, gradualmente recupero as forças.
No intervalo, realizamos surtidas no setor norte, ao norte da cidade, onde a frente se junta ao Don. Algumas vezes atacamos alvos perto de Beketowa. Especialmente aqui o ataque antiaéreo é extraordinariamente pesado, as surtidas são difíceis.
De acordo com declarações retiradas de russos capturados, as armas AA aqui são servidas exclusivamente por mulheres. Quando a missão do dia nos leva até aqui, nossas tripulações sempre dizem: "Hoje temos um encontro com as garotas antiaéreas."
Isto não é de forma alguma depreciativo, pois todos nós que já estivemos lá sabemos com que precisão eles disparam.

Em intervalos regulares atacamos as pontes norte sobre o Don. A maior delas fica perto da aldeia de Kletskaja e esta cabeça de ponte na margem oeste do Don é defendida de forma mais vigilante por ataques antiaéreos. Os prisioneiros nos dizem que o QG de um comando está localizado aqui. A cabeça de ponte é constantemente ampliada e todos os dias os soviéticos acrescentam mais homens e material. A destruição destas pontes atrasa estes reforços, mas eles são capazes de substituí-los relativamente rapidamente por pontões, de modo que o tráfego máximo através do rio seja em breve totalmente restaurado.

Aqui no Don a linha é controlada principalmente por unidades romenas. Somente na área de batalha de Stalingrado está o 6º Exército Alemão.

Certa manhã, após receber um relatório urgente, nossa Ala decola em direção à cabeça de ponte em Kletskaja. O tempo está ruim: nuvens baixas, leve queda de neve, temperatura provavelmente 20 graus abaixo de zero; voamos baixo. Que tropas são essas que vêm em nossa direção? Não passamos da metade do caminho. Missas em uniformes marrons - são russos?
Não. Romenos. Alguns deles estão até jogando fora seus rifles para poder correr mais rápido: uma visão chocante, estamos preparados para o pior. Voamos por toda a extensão da coluna rumo ao norte, agora alcançamos as posições de artilharia de nossos aliados. As armas estão abandonadas, não

destruído. A munição deles está ao lado deles. Passamos alguma distância além deles antes de avistarmos as primeiras tropas soviéticas.

Eles encontram todas as posições romenas à sua frente desertas. Atacamos com bombas e tiros, mas de que adianta isso quando não há resistência no terreno?

Somos tomados por uma fúria cega e horríveis premonições surgem em nossas mentes: como essa catástrofe pode ser evitada? Incansavelmente, jogo minhas bombas sobre o inimigo e pulverizo rajadas de tiros MG contra essas ondas verde-amareladas de tropas que se aproximam e que se levantam contra nós vindas da Ásia e do interior da Mongólia. Não me sobrou nenhuma bala, nem mesmo para me proteger da contingência de um ataque de perseguição. Agora, rapidamente, voltemos às munições e ao reabastecimento. Com estas hordas, os nossos ataques são apenas uma gota no oceano, mas estou relutante em pensar nisso agora.

No voo de regresso observamos novamente os romenos em fuga; é uma coisa boa para eles que eu tenha ficado sem munição para impedir esta derrota covarde.

Eles abandonaram tudo; suas posições facilmente defendidas, sua artilharia pesada, seus depósitos de munição.

A sua covardia certamente causará um desastre em toda a frente.

Sem oposição, o avanço soviético avança para Kalatsch. E com Kalatsch nas mãos, eles agora fecham um semicírculo em torno da nossa metade de Stalingrado.

Dentro da área real da cidade, nosso 6º Exército se mantém firme. Sob uma saraivada de fogo de artilharia concentrado, ele vê as ondas de assalto vermelhas surgirem incessantemente contra eles. O 6º Exército está “sangrado”, luta de costas para uma parede que se desintegra lentamente: no entanto, luta e revida.

A frente de Stalingrado corre ao longo de um planalto de lagos de norte a sul e depois se junta à estepe. Não há nenhuma ilha neste oceano de planície por centenas de quilômetros até a pequena cidade de Elistra. A frente

faz uma curva para o leste, passando por Elistra.

Uma divisão motorizada de infantaria alemã baseada na cidade controla a grande extensão da estepe. Nossos aliados também mantêm a distância entre esta divisão e o 6º Exército em Stalingrado. O Exército Vermelho suspeita da nossa fraqueza neste momento, especialmente no setor norte do distrito dos lagos, os soviéticos avançam para o oeste. Eles estão tentando alcançar o Don! Mais alguns dias e os russos estão no rio. Então, um impulso Vermelho força uma cunha em nossas linhas para noroeste. Eles estão tentando chegar a Kalatsch. Isto significa claramente a destruição iminente do 6º Exército. As duas forças de ataque russas dão as mãos em Kalatsch e então o anel em volta de Stalingrado é fechado. Tudo acontece com uma velocidade desconfortável, muitas das nossas reservas são sobrecarregadas pelos russos e presas no seu movimento de pinça. Durante esta fase, um ato de heroísmo anônimo sucede a outro. Nenhuma unidade alemã se rende até ter disparado a última bala do revólver, a última granada de mão, sem levar a luta até ao fim.

Estamos agora voando em todas as direções sobre o bolsão, onde quer que a situação pareça mais ameaçadora. A pressão soviética sobre o 6º Exército é mantida, mas o soldado alemão permanece firme. Sempre que uma penetração local é bem-sucedida, ela é isolada e o inimigo, repelido novamente por um contra-ataque. Nossos camaradas fazem o impossível para conter a maré; eles se mantêm firmes, sabendo que sua retirada foi interrompida porque a covardia e a traição vieram em auxílio do Exército Vermelho. Nosso campo de aviação é agora frequentemente alvo de ataques da força aérea soviética em ataques de baixo e alto nível. Em proporção ao grande dispêndio de força, sofremos muito poucos danos. Só que agora estamos com tanta falta de bombas, munições e gasolina, que já não parece prudente deixar todos os esquadrões dentro do bolso. Então tudo voa em dois ou três

destacamentos e depois nenhum apoio aéreo será possível a partir deste campo de aviação. Um vôo especial sob o comando do piloto Jungklausen permanece no bolso, a fim de dar apoio ininterrupto ao pressionado 6º Exército enquanto ele ainda for capaz de decolar. Todo o resto do nosso pessoal voador volta do bolsão para Oblivskaja, pouco mais de 160 quilômetros a oeste de Stalingrado.

Forças alemãs bastante fortes partem agora para o ataque a partir da área de Salsk, em cooperação com duas divisões blindadas recém-chegadas. Estas divisões têm estado fora de linha e sabemos que são tropas de elite totalmente renovadas. O ataque é um impulso do sudoeste na direção nordeste com o objetivo final de restabelecer as comunicações interrompidas com Stalingrado e, assim, aliviar o 6º Exército. Apoiamos esta operação diariamente, do amanhecer ao anoitecer. ser libertado. O avanço avança rapidamente, logo nossos camaradas invadiram Abganerowo a apenas 30 quilômetros ao sul do bolsão. Através de duras lutas, eles ganharam quase 40 milhas.

Apesar da oposição cada vez mais forte, continuamos a avançar de forma constante. Se fosse agora possível ao 6º Exército exercer pressão de dentro para fora na borda sul do bolsão, a operação poderia ser acelerada e simplificada, mas dificilmente seria capaz de fazê-lo, mesmo que a ordem fosse dada. O 6º Exército há muito sucumbiu à exaustão física; apenas uma determinação férrea o mantém em movimento. A debilitação do exército cercado foi agravada pela falta das necessidades mais básicas. Eles estão agora sem comida, munições ou gasolina. A temperatura, geralmente entre 20 e 30 graus abaixo de zero, é incapacitante. A chance de eles saírem do anel que os contém depende da execução bem-sucedida do plano de levar o mínimo de suprimentos para o bolso. Mas o deus do tempo aparentemente está do lado do inimigo. Um período prolongado de mau tempo contínuo nos impede de voar com suprimentos adequados. Em batalhas anteriores na Rússia, estas operações foram invariavelmente tão bem-sucedidas que sempre foi possível aliviar um bolsão. Mas

desta vez, apenas uma fração dos suprimentos indispensáveis consegue chegar ao seu destino. Mais tarde, surgem dificuldades de pouso e somos obrigados a contar com lançamentos de alijamento. Desta forma novamente uma parte é perdida.
Não obstante, voamos com suprimentos nas mais intensas tempestades de neve e, nessas condições, parte da preciosa carga cai nas linhas soviéticas.

Outra calamidade surge com a notícia de que os soviéticos forçaram uma enorme lacuna no sector da linha da frente detido pelos nossos aliados no sul. Se o avanço não for concretizado, poderá trazer um desastre para toda a frente sul. Não há reservas disponíveis. A passagem deve ser selada. O grupo de assalto destinado a socorrer Stalingrado pelo sul é o único disponível. Os elementos mais eficazes são retirados dela e enviados para a nova zona de perigo. Temos sobrevoado diariamente as pontas de lança do ataque alemão e conhecemos a força da oposição. Sabemos também que estas divisões alemãs teriam chegado ao bolsão e assim socorrido o exército ali cercado.

Como agora têm de dividir o seu potencial, está tudo acabado. É tarde demais para libertar o 6º Exército; seu trágico destino está selado. A decisão de não permitir que o grupo de assalto fortemente concentrado continue o seu avanço sobre Estalinegrado deve ser um golpe triste; o resíduo fraco desta força não pode mais fazer isso sozinho.

Em dois locais decisivos, os nossos aliados cederam à pressão soviética. Não por culpa do soldado alemão, o 6º Exército foi perdido. E com isso Stalingrado. E com Estalinegrado a possibilidade de eliminar o verdadeiro centro dinâmico dos Exércitos Vermelhos.

8 - RETIRADA

Jungklausen acaba de retirar os últimos estoques restantes de bombas e gasolina e está de volta com a Ala. Ele fez um excelente trabalho em circunstâncias difíceis, mas mesmo aqui em Oblivskaja as condições em que nos encontra são tudo menos calmas. Certa manhã, há tiros de mosquete do outro lado do aeródromo. Como descobriremos mais tarde, o estado-maior de terra de outra unidade está travando uma batalha com as tropas regulares soviéticas. O encontro. o aviador dá o alerta disparando uma sucessão de Vereys vermelhos. Imediatamente decolo com a esquadra e perto do aeródromo vejo cavalos, com seus cavaleiros desmontados ao lado, todos Ivans. Ao norte, um exército incalculável de cavalos, homens e material. Subo, conhecendo o estado das nossas defesas e querendo fazer um levantamento preliminar da situação geral. Não demoro muito: uma divisão de cavalaria russa avança e não há ninguém para detê-la. A Norte de nós ainda não existe uma frente coerente, pelo que os soviéticos infiltraram-se despercebidos através de uma lacuna recém-criada. Sua força principal está a três ou três milhas de distância de nosso campo de aviação, com a ponta de lança na periferia. Não existem forças terrestres nesta área; esta é, portanto, a emergência mais terrível. A primeira coisa que fazemos é destruir a sua artilharia com bombas e tiros de canhão antes que eles possam assumir posições; depois atacamos os outros constituintes. Uma unidade de cavalaria desmontada fica imobilizada e perde a eficiência de combate. Portanto, não temos escolha senão abater todos o

Sem intervalo decolamos e pousamos; estamos todos com pressa febril. A menos que consigamos exterminar todos eles antes do anoitecer, nosso campo de aviação estará ameaçado ao anoitecer.

À tarde avistamos alguns tanques soviéticos. Eles estão rolando em alta velocidade na direção do aeródromo. Devemos destruí-los, caso contrário estaremos irremediavelmente perdidos. Entramos com bombas. Eles manobram para evitá-los. A pura urgência da autodefesa nos dá uma precisão que nunca tivemos antes. Após o ataque subimos e voamos de volta ao campo de aviação pelo caminho mais curto, muito satisfeitos com o bom trabalho que realizamos e com o sucesso das nossas medidas defensivas. De repente, vejo bem à minha frente... bem na beira do campo de aviação... é certamente impossível. O último tanque soviético escapou da confusão causada pelo nosso bombardeio e está decidido a cumprir sua tarefa. Sozinho, ele pode destruir todo o nosso campo de aviação com tudo em chamas. Então, em um mergulho, a bomba bem direcionada atinge o tanque a alguns metros da pista.

À noite, faço minha décima sétima surtida do dia e damos uma boa olhada no campo de batalha. Está quieto, tudo está apagado. Esta noite certamente dormiremos sem ser perturbados. Durante as últimas surtidas, nosso AA no campo de aviação deixou suas posições e está formando uma espécie de tela protetora no campo de ataque, caso algum dos Ivans sobreviventes pense em correr na direção errada durante a noite. Eu pessoalmente acho improvável. Os poucos que escaparam estarão mais inclinados a reportar a algum quartel-general da retaguarda que a sua última unidade de cavalaria não regressará e deverá ser anulada.

Pouco antes do Natal estamos em Morosowskaja, um pouco mais a oeste. Aqui acontece quase a mesma coisa conosco. Ivan está à espreita a alguns quilômetros do campo de aviação de Urjupin. O clima dificulta todas as decolagens. Não queremos ser surpreendidos por Ivan durante a noite sem a perspectiva de qualquer meio de revidar desde o ar. De qualquer forma, no dia 24 de Dezembro iremos retirar-nos para outro campo de aviação no sudeste. O mau tempo contínuo obriga-nos a voltar durante o voo e a passar o Natal, afinal, da melhor maneira possível em Morosowskaja. Na véspera de Natal todos sabemos que as nossas sentinelas podem soar o alarme a qualquer momento. Nesse caso teremos que defender o campo de aviação e todas as nossas aeronaves. Ninguém

sente-se muito confortável; é mais perceptível em alguns do que em outros. Embora cantemos os hinos de Natal, a atmosfera natalina adequada nos escapa. Pissarek teve um acima dos oito. Ele agarra Jungklausen num abraço de urso e o gira pela sala. A visão da dançarina abstêmia ao som do urso valsando faz algo para animar as coisas. Isso diverte os homens e dissipa todos os pensamentos sombrios e quebra o gelo do anti-convívio. Aconteça o que acontecer, todos estamos conscientes do sentido de companheirismo.

No dia seguinte, ficamos sabendo que, na véspera de Natal, os soviéticos invadiram o aeródromo vizinho de Tazinskaja, 30 milhas a oeste, onde está estacionado um esquadrão de transporte do nosso comando. Os soviéticos comportaram-se de forma chocante; os cadáveres de alguns dos nossos colegas estão completamente mutilados, com olhos arrancados e orelhas e narizes cortados.

Temos agora uma demonstração clara de toda a extensão do desastre de Estalinegrado. Durante a semana do Natal, estamos envolvidos com forças ao norte de Tazinskaja e perto do nosso próprio campo de aviação. Gradualmente, unidades operacionais da Luftwaffe são trazidas da retaguarda e também novas unidades estão sendo montadas em organizações de reserva. Desta forma, uma tela leve de combatente é construída cobrindo nossos aeródromos. Os otimistas podem chamar isso de fachada; mas não há poder de combate real até que possam ser novamente colocadas na linha divisões experientes que possam recuperar a situação pela qual não são culpadas. Mas até que isso aconteça o caminho é difícil e há muita necessidade de improvisação. Devido à nova situação, já não podemos continuar o apoio que temos dado à frente de Tschir ao longo do rio com o mesmo nome, nas zonas de Nishtschirskaja e Surwikino.

Esta frente é a primeira barreira recém-criada na direção leste-oeste contra o ataque inimigo do norte. O país é perfeitamente plano e não oferece nenhum tipo de obstáculo no terreno. Tudo é estepe até onde a vista alcança. A única cobertura possível está nas chamadas Balkas, fendas na superfície da terra, ou galeras, cujos fundos ficam

cerca de 30 pés abaixo da planície circundante. São relativamente largos para que os veículos possam ser estacionados neles, não apenas um atrás do outro, mas também lado a lado. O país inteiro se estende assim por centenas de quilômetros, de Rostow a Stalingrado. Se o inimigo não for encontrado em marcha, ele sempre será encontrado nesses esconderijos.

Quando o tempo está bom e frio, há bastante neblina nas primeiras horas da manhã, mas frequentemente não surge até que já estejamos no ar. Durante um vôo para a frente de Tschir, mal começávamos o caminho de volta quando de repente o clima se adensou. Imediatamente faço um pouso com meu vôo em um grande campo. Não há nenhuma de nossas tropas à vista.
Henschel sai com alguns dos artilheiros para fazer reconhecimento. Eles voltam em três horas, só poderão nos encontrar gritando durante as últimas centenas de metros. Mal consigo ver minha mão diante do rosto. Pouco antes do meio-dia o nevoeiro dissipa-se um pouco e pouco depois pousamos suavemente no campo de aviação.

O mês de janeiro passou rapidamente e montamos nosso QG temporariamente em Tazinskaja antes de nos mudarmos para Schachty. A luta a partir daqui é principalmente contra as forças inimigas que ameaçam a área de Donetz. Para missões mais ao norte, meu esquadrão usa o campo de aviação de Woroschilowgrad. Não fica longe daqui até Donetz; possíveis tentativas de atravessar o rio podem ser mais facilmente combatidas a partir daqui. Devido às surtidas ininterruptas e aos duros combates que travamos desde Stalingrado, estamos bastante reduzidos no número de aeronaves que podemos colocar no ar diariamente. Todo o esquadrão tem, no momento, aeronaves pouco mais que suficientes para formar um vôo forte. Voar em missões separadas raramente é lucrativo; voamos em formação, cuja liderança geralmente cabe a mim. Toda a área de Donetz está repleta de instalações industriais, principalmente minas. Se os soviéticos chegarem ao meio dessas fábricas, será difícil expulsá-las; aqui eles podem encontrar boa cobertura e camuflagem. Ataques de baixo nível entre chaminés e poços de minas geralmente têm sucesso apenas limitado, disseram os pilotos

têm que prestar muita atenção ao que está ao seu redor e aos obstáculos a serem evitados, e não conseguem se concentrar no objetivo.

Num desses dias, os Oficiais Voadores Niermann e Kufner comemoram seu aniversário. A noroeste de Kamensk procuramos o inimigo, especialmente tanques, e as aeronaves individuais separaram-se um pouco umas das outras. Na cauda da aeronave de Kufner, com Niermann a bordo, voa um Lag 5. Eu os aviso e Niermann pergunta "Onde?" Ele não vê porque o Lag se aproxima furtivamente por trás. Agora já abriu fogo de perto. Eu imediatamente voltei, sem muita esperança de chegar lá a tempo. Na hora certa eu atiro nele antes que ele perceba

o que está acontecendo. Depois disso, Niermann não afirma mais ser infalível em localizar todos os lutadores.

Essa "celebração de aniversário" é muito divertida e muitas brincadeiras são feitas; assim também nesta ocasião. Temos conosco um MO em exercício. Nossos aviadores dizem que ele não suporta o "barulho de tiro". De madrugada, Jungklausen vai ao telefone e tira o médico da cama. Jungklausen finge ser seu oficial superior no Air Medical Corps:

"Você deve se preparar imediatamente para ser levado para o bolso."

"Você poderia repetir isso, por favor?"

"Você deve se preparar imediatamente para ser levado de avião para o bolsão de Stalingrado. Você deve substituir um colega lá."

"Acho que não entendo."

O médico mora apenas no andar de baixo; é de admirar que ele não ouça a voz alta de Jungklausen vinda da sala de cima. Ele deve estar muito animado.

"Mas você sabe que eu tenho um coração ruim."

"Isso não vem ao caso. Você deve partir para o bolso imediatamente."

"Mas você sabe que recentemente fui operado. Não seria melhor dar esta tarefa a um colega?"

"Você não pode estar falando sério! Não consigo imaginar que você esteja tentando se esquivar desta tarefa. Em que tipo de buraco deveríamos estar se não podemos nem contar com você?"

Estamos dividindo nossos lados de tanto rir. No dia seguinte, o médico anda de um lado para o outro em uma situação terrível, mas se gaba para quem estiver disposto a ouvi-lo de que talvez ele seja chamado para esta missão altamente perigosa. Poucos dias depois, ele caiu na brincadeira e foi transferido. Melhor para nós, melhor para ele.

Hoje em dia utilizamos por um curto período o campo de aviação de Rowenki e depois nos mudamos para Gorlowka, não muito longe de Stalino, centro da região industrial de Donetz. Fortes tempestades de neve prejudicam nossa atividade de vôo: é sempre um processo lento colocar todo o esquadrão no ar.

O oficial piloto Schwirblat é enviado para mim como oficial substituto e, em seu primeiro vôo operacional, ele tem que voar sozinho comigo até a área de Artemowsk. Voei um pouco à frente porque aparentemente ele teve dificuldade em taxiar na neve. Então, depois que ele decola, em vez de pegar um atalho para se juntar a mim, ele segue minha trilha sem se aproximar de mim. Alguns Lags se divertem com ele e o usam para praticar tiro ao alvo. É uma maravilha que ele não tenha sido abatido; ele voa direto sem tomar nenhuma ação defensiva; obviamente ele acha que essa é a coisa correta a fazer. Tenho que voltar e ir atrás dele; então os lutadores se afastam.

Após pousar, ele descobre buracos na fuselagem e na cauda. Ele diz para meu:

"A artilharia antiaérea me atingiu adequadamente; deve ter sido uma artilharia antiaérea, pois nunca vi um lutador."

Digo com um toque de sarcasmo:

"Devo parabenizá-lo calorosamente pela excelência de seu artilheiro de retaguarda, que provavelmente estava determinado a não ver nada - nem mesmo quando os Lags o usavam para praticar tiro ao alvo."

Mais tarde, porém, Schwirblat provará ser o melhor homem da ala, de uma resistência exemplar. Todos na roupa falam dele apenas como minha sombra; pois quando está em operações ele gruda em mim como uma rebarba. Além disso, ele acompanha-me em todas as minhas atividades esportivas com o mesmo entusiasmo e nunca fuma nem bebe. Não demora muito para que ele dê provas de sua habilidade de vôo. Ele quase sempre voa como meu número 2 e muitas vezes saímos sozinhos.
Não podemos parar por um momento, porque os soviéticos estão a tentar avançar para oeste, através da estrada de Konstantinowska a Kramatorskaja, na direcção de Slawiansk, a norte. Num desses ataques, meu recorde de surtidas operacionais chega à marca de 1.000. Os meus colegas felicitam-me apresentando-me um limpa-chaminés da sorte e um porco. Apesar da teimosa recalcitrância da minha parte, o meu 1001º voo operacional termina durante alguns meses antes do meu emprego na frente de batalha.

9 - STUKA VERSUS TANQUE

Sou o primeiro a ir para casa de licença; mas estou determinado a voar para Berlim antes de começar, para descobrir o que pretendem fazer comigo. Uma missão especial me espera e por isso tenho que me reportar a um departamento do Ministério da Aeronáutica. O elevado total dos meus voos operacionais é a única razão de tudo isto. Se for esse o tipo de coisa que me deixa cair, não deixarei que eles continuem contando. Em Berlim ninguém sabe de nada.

"Nesse caso, posso retomar imediatamente meu comando; minha ala presumivelmente cometeu um erro."

Nos ministérios e departamentos, porém, os erros são negados por princípio. Depois de muito telefonar, fui instruído a seguir, ao término da minha licença, para Rechlin, onde estão sendo realizados experimentos no uso de armas antitanque em aeronaves. O Oficial Comandante, Flt./Lt. Steppe, é um velho conhecido meu. Depois o estabelecimento vai para Briansk para confirmar a teoria na prática. Isto parece um pouco melhor, mas mesmo assim não é um comando operacional. Estou de parabéns pela minha promoção a Tenente de Voo.

Passo a próxima quinzena esquiando em St. Anton. Um grande torneio de esqui está sendo realizado aqui. Como competidor ativo e oficial sênior, sou ao mesmo tempo capitão da equipe da Luftwaffe em competição. Há muitos figurões presentes: Jennewein, Pfeifer, Gabel e Schuler; pois eles também pertencem à Luftwaffe. São férias agradáveis e no final da quinzena as baterias estão recarregadas.

Eu gostaria de poder evitar ir primeiro para Rechlin. Prefiro ir direto para Briansk. A unidade experimental antitanque já foi montada e realizou seus testes preliminares. Temos aqui a Ju. Aeronave tipo 88 com 7,5 cm. canhão instalado sob o assento do piloto, e Ju. 87 Stukas como aqueles que sempre voei, equipados com um canhão antiaéreo 3,7 sob cada asa.
Eles usam uma munição especial com centro Wolfram, supostamente para penetrar qualquer armadura que possa ser encontrada. Essas conchas não

explodir até depois de terem penetrado a armadura protetora. A Ju. 87, que por si só não é muito rápido, agora fica ainda mais lento e é afetado desfavoravelmente pela carga do canhão que carrega. A sua manobrabilidade é reduzida de forma desvantajosa e a sua velocidade de aterragem aumenta consideravelmente. Mas agora a potência do armamento é uma consideração anterior ao desempenho de voo.

Experimentos com Ju. Os 88 armados com um canhão de grande calibre são logo abandonados, pois as dificuldades que surgem não oferecem nenhuma promessa de sucesso. Também um voo operacional realizado com Ju. 87s resulta apenas em perdas.
A maior parte do nosso establishment é cético; o que me impressiona é a possibilidade de poder atirar com uma precisão de 20-30 cm. Se isso for possível, deve-se ser capaz de atingir as partes facilmente vulneráveis do tanque, desde que se possa chegar perto o suficiente - essa é a minha convicção. A partir de modelos visuais aprendemos a reconhecer infalivelmente os vários tipos de tanque russo e aprendemos onde estão localizadas as partes mais vulneráveis: motor, tanque de gasolina, câmara de munições. Apenas atingir um tanque não é suficiente para destruí-lo, é necessário atingir um determinado local (ou seja, gasolina ou munição) com material incendiário ou explosivo. Assim se passam quinze dias; então o Ministério deseja saber se estamos prontos para uma transferência imediata para a Crimeia. Os soviéticos estão a exercer uma forte pressão e aí teremos certamente um campo mais amplo e melhor para o teste prático das nossas teorias. Voar em baixo nível e depois abrir fogo a alguns metros acima do solo é impossível em uma frente estabilizada com fortes posições AA; sabemos disso porque as perdas são maiores que os resultados. Só poderemos utilizar esta arma, se for o caso, quando a frente e, consequentemente, a defesa AA, estiver em movimento. Flt./Lt.

Steppe fica em Briansk e nos seguirá mais tarde. Sobrevoo Konotop e Nikolajew com todas as aeronaves úteis para Kertsch, na península da Crimeia. Em Kertsch encontro-me com a minha ala e me dói o coração ver novamente os rostos antigos e, por enquanto, não ser mais um deles. Eles estão bombardeando a cabeça de ponte altamente disputada em Krymskaja.
Os camaradas dizem-me que os tanques soviéticos que conseguiram avançar são

avançando não mais do que uma milha ou mais além da antiga linha de batalha principal. Isto significa então que teremos de atacá-los enquanto ainda estão cobertos pela defesa antiaérea localizada e, portanto, pesada, da sua própria linha de frente.

A AA nesta área de batalha está concentrada num espaço muito restrito.
Após o fim dos combates perto dos campos petrolíferos, não muito longe do Mar Cáspio, onde se encontra o centro petrolífero soviético, praticamente toda a sua artilharia AA foi trazida dessas áreas distantes e concentrada aqui. Eles viajaram através de MosdokPiatigorsk-Armawir-Krasnodar. Num dos primeiros dias após a nossa chegada já fazemos o primeiro teste ao sul de Krymskaja. Os tanques que romperam estão localizados a 800 metros à frente de sua própria linha principal. Nós os encontramos imediatamente e estamos ansiosos para ver o que pode ser feito. É muito pouco, pois ainda estou voando acima de nossa linha de frente quando sou atingido diretamente por um ataque antiaéreo. Outras aeronaves não se saem melhor.
Agora, além disso, chegam ao local caças inimigos, uma antiga série de produção de Spitfires. Esta é a primeira vez que encontro este tipo de aeronave na Rússia. Um dos nossos jovens pilotos é abatido num pomar. Ele aparece na mesma noite com frutas e diarréia.

Após este início e os fracos resultados do nosso primeiro teste, as perspectivas não são muito animadoras. Somos objeto de comiseração onde quer que apareçamos, e os nossos simpatizantes não prevêem uma vida longa para nenhum de nós. Quanto mais pesado o ataque, mais rápido minhas táticas se desenvolvem. É óbvio que devemos sempre carregar bombas para lidar com a defesa inimiga. Mas não podemos transportar nenhum deles nos nossos aviões que transportam canhões, pois a carga de bombas torna-os demasiado pesados. Além disso, não é mais possível mergulhar com um Ju carregando um canhão.
87 porque a tensão nos planos das asas é muito grande. A resposta prática é, portanto, ter uma escolta de Stukas normais.

Um novo ataque soviético oferece-nos a oportunidade de iniciar esta importante nova partida. A NE de Temjruk, os soviéticos estão se esforçando para virar a frente de Kuban. Eles começam a transportar partes de duas divisões pelas lagoas

na esperança de provocar, através desta manobra, o colapso da frente Kuban. Isolamos apenas pontos fortes com uma linha de apoio muito fina que sustenta o pântano e as lagoas a NE de Temjruk. Naturalmente, o seu poder de ataque é limitado e de forma alguma está à altura desta nova operação soviética.

Nosso reconhecimento confirma a presença de um forte conjunto de barcos no porto de Jeisk e perto de Achtary. Estes são atacados pelos nossos Stukas. Os alvos são tão pequenos e os barcos tão numerosos que estes ataques por si só não conseguem desviar os russos do seu plano. Agora, a qualquer hora do dia e da noite, eles enxameiam pelas lagoas. A distância total que eles têm que percorrer é algo em torno de trinta milhas. Os lagos estão ligados por pequenos canais e, por isso, os russos aproximam-se cada vez mais de Temjruk, atrás da frente de Kuban e bem na nossa retaguarda. Eles param em intervalos para descansar sob a cobertura dos altos juncos e nos ilhotes. Quando se mantêm ocultos desta forma, são difíceis de localizar e reconhecer. No entanto, se quiserem retomar o seu avanço, terão novamente de viajar através de águas abertas. Estamos no ar todos os dias, do amanhecer ao anoitecer, correndo acima da água e dos juncos em busca de barcos. Ivan é o que mais aparece artesanato primitivo; raramente se vê um barco a motor. Além de rifles, ele carrega granadas de mão e metralhadoras. Ele desliza nos pequenos barcos com uma carga de cinco a sete homens; cerca de vinte homens estão a bordo da embarcação maior. Ao lidar com eles não usamos nossa munição especial antitanque, pois aqui não é necessária alta potência. Por outro lado, deve-se ter um efeito explosivo útil ao atingir a madeira, desta forma os barcos são destruídos mais rapidamente. A munição antiaérea normal com um fusível adequado é a mais prática. Qualquer coisa que tente deslizar pela água está praticamente perdida. As perdas de Ivan nos barcos devem ser graves para ele. Eu sozinho com minha aeronave destruo setenta dessas embarcações em poucos dias.

Aos poucos a força da defesa aumenta, mas isso não nos impede.

O oficial voador Ruffer, um excelente artilheiro pertencente a um esquadrão antitanque vizinho voando H.129, é derrubado e pousa como Robinson Crusoe em uma ilha no meio das lagoas. Ele é sortudo. Ele é resgatado por uma companhia de tropas de assalto alemãs. Rapidamente os soviéticos percebem que devem anular este plano, pois com estas perdas o sucesso já não é alcançável.

Já é dia 10 de maio e recebo a notícia de que o Führer me concedeu as Folhas de Carvalho; Devo partir imediatamente para Berlim para a investidura. Na manhã seguinte, em vez da minha excursão habitual pilotando meu avião porta-canhões em baixa altitude sobre o estreito de Kertsch em busca de barcos, estou a caminho de Berlim em um Me. 109. No caminho, decifro um plano de campanha para conseguir um retorno antecipado à minha ala. No Reichskanzlei, soube pelo comandante de ala von Below, ajudante da Luftwaffe, que cerca de doze soldados receberão a condecoração ao mesmo tempo que eu. Eles são membros de todos os serviços de diferentes categorias. Digo ao Comandante de Ala von Below que pretendo explicar ao Führer que estou cansado de ser destacado para a unidade experimental e desejo poder retomar o comando de meu antigo esquadrão de frente na Ala Immelmann Stuka. Somente nesta condição aceitarei a decoração. Ele me incentiva a não fazer isso e me promete que ele mesmo resolverá o assunto. Não digo nada dos passos que já tomei em memorandos endereçados ao Comando Aéreo.

Pouco antes de reportarmos ao Führer, von Below me traz a bem-vinda notícia de que acabou de consertar tudo. Volto ao meu antigo esquadrão, com a condição de continuar a estudar a utilidade da aeronave experimental. Concordo de bom grado e agora finalmente posso ficar realmente feliz com as folhas de carvalho.

O Führer coloca a medalha em nossos peitos. Ele conversa conosco por mais de uma hora sobre a situação militar, planos passados, presentes e futuros. Ele aborda o primeiro inverno na Rússia e em Stalingrado. Todos nós que estávamos lá no

frente ficam impressionados com sua compreensão infalível dos detalhes. Ele não culpa o soldado alemão no front, mas vê as coisas exatamente como nós as vivenciamos lá em cima. Ele está cheio de ideias e planos e absolutamente confiante. Ele sublinha repetidamente que devemos obter a vitória sobre o bolchevismo, caso contrário o mundo mergulhará num caos terrível do qual não há saída. Portanto, o bolchevismo deve ser esmagado por nós, embora neste momento os Aliados Ocidentais se recusem a reconhecer quão desastrosa é a sua política para eles próprios e para o resto do mundo. Ele irradia uma calma que nos contagia a todos. Cada um de nós parte revitalizado para sua tarefa e, dois dias depois, estou de volta com minha ala em Kertsch. Assumo o comando do meu antigo esquadrão.

10 - NO KUBAN E NO BJELGOROD

Levei comigo uma aeronave portando canhões e apresento ao meu esquadrão a nova máquina. Sempre que vejo possibilidade de operação da unidade experimental ela decola junto com a minha. Mais tarde, é transformado num esquadrão antitanque que opera de forma independente, mas em ação está subordinado à minha supervisão e comando. O establishment de Briansk agora também nos segue; O Capitão Steppe também retorna à formação do esquadrão.

Há trabalho suficiente para nós, bombardeiros Stuka, pois os soviéticos atravessaram o Mar Negro e ficaram atrás da nossa frente. Eles pousaram e formaram cabeças de praia na costa montanhosa a leste e sudoeste de Novorossiysk. Esses

são agora frequentemente alvo dos nossos ataques. Reforços e materiais continuam a chegar aos cais de desembarque. A defesa AA está tão furiosa como noutros pontos cruciais da ponte de Kuban. Muitos dos meus camaradas fazem o seu último voo aqui. Meu comandante de esquadrão salta sobre a cabeça da praia; ele tem sorte, o vento o carrega sobre nossas linhas. Então, voamos de um lado para outro entre a praia e Krymskaja. Eu geralmente mergulho com meu vôo quase até o nível do solo e depois vôo em um vôo de baixo nível para o mar perto da cabeça da praia, ou sobre o pântano mais ao norte, onde a defesa é mais fraca. A pequena altura de lançamento da bomba melhora os resultados do bombardeio, e também a defesa ainda não está acostumada com nossas táticas de nível muito baixo.

Se, à medida que nos aproximamos de Krymskaja, acima da ravina de cultivo de tabaco, o ataque antiaéreo começa e muitos novos tripulantes ficam com vento, eles logo se acalmam novamente quando ouvem os "velhos moletons" se divertindo no R/T com uma piada ou um trecho de música. Alguém grita: “Maximilian, vá em frente!” Refere-se ao capitão do segundo esquadrão; ele continua girando no flak, atrasando eternamente seu mergulho, de modo que a aeronave atrás perde o senso de direção. Essa frieza autoconfiante logo contagia o novatos. Não é raro que eu faça um loop, um roll ou alguma outra manobra; Será que os artilheiros da AA acham que estou brincando com eles?

O clima aqui não atrapalha as operações. Quase invariavelmente um céu azul brilhante e um glorioso clima ensolarado de verão. Nos dias em que não há voo partimos para o mar para tomar banho, seja no Mar de Azov ou no Mar Negro; partes da costa têm praias magníficas. Se Schwirblat e eu quisermos mergulhar, iremos para o porto de Kertsch, onde há guindastes e paredes de altura suficiente.

O aeródromo de Kertsch está tão lotado que nos deslocamos com nosso esquadrão para Kertsch-Bagerowo, seis milhas a oeste; nós nos alojamos em um 'Kolchose'. Como havia muita madeira disponível, logo começamos a construir um barraco para nossa bagunça. A gasolina está racionada no momento

e voamos apenas se for absolutamente necessário. Assim, durante estas semanas temos toda uma série de dias livres que cada um de nós passa à sua maneira. Schwirblat e eu corremos quase diariamente seis milhas e assim conhecemos todo o distrito, não apenas do ar.

Todas as noites recebemos a visita de P2 soviéticos e antigos DBIII: eles bombardeiam principalmente a estação ferroviária, o porto e o campo de aviação em Kertsch. Temos alguns AA instalados lá, ocasionalmente também alguns lutadores noturnos. Geralmente os observamos indo e vindo, em quase todos os ataques alguns caem em chamas. Nossos adversários não são muito habilidosos em combates noturnos; eles evidentemente precisam de muita prática. Eles têm um golpe de sorte ocasional de vez em quando. Uma bomba cai sobre um trem de munição parado em um desvio e durante horas explosões iluminam o céu noturno com uma luz fantasmagórica, a terra treme com as detonações. Muito em breve essas incursões passam a fazer parte da nossa rotina diária e geralmente ficamos na cama e dormimos; caso contrário, sentiremos o efeito da falta de sono nas nossas incursões do dia seguinte, e isso pode ser desastroso.

Estamos nos últimos dias de junho e nos aproximamos do fim da nossa estada na Crimeia. O Ministro Speer está aqui em visita relacionada com um vasto projecto de construção na estrada de Kertsch; ao mesmo tempo a Ala é visitada pelos japoneses.

Também nesta época o Líder do Esquadrão Kupfer, capitão da nossa Ala, faz aniversário; há motivos suficientes para comemorar. O belo jardim dos alojamentos de verão da Ala é atualmente animado pela música da banda alegre, mas um pouco desafinada, de uma unidade do exército. Eles tocam todos os itens solicitados pelo clamor musical. Todo mundo tem sua escolha. Em horas como esta esquecemos que o lar está tão longe e que há uma guerra em curso. Todos são levados para fora do tempo e do espaço para um mundo invisível de beleza e de paz, onde não há Krymskaja, nem cabeça de praia, nem bombas, nem miséria. Essas horas de relaxamento e devaneio animam todos nós.

No início de Julho, a pressão soviética diminuiu e a frente alemã está estabilizada. Fica entre Krymskaja e Moldawanskoje, uma retirada de apenas alguns metros. Nunca fazemos a inauguração do nosso barraco, pois no dia 4 de julho recebemos ordens urgentes de mudança. Ninguém sabe exatamente para onde vamos; de qualquer forma, voaremos hoje para Melitopol; lá estaremos para receber mais pedidos amanhã. Partimos para o norte, acima das águas azuis.

Melitopol é uma cidade nas linhas de comunicação muito atrás da frente. O aeródromo é ocupado por uma formação de bombardeiros Heinkel III; nossos colegas divulgaram que hoje, entre todos os dias, uma festa de entretenimento alemã está apresentando uma apresentação, um grupo de balé de dez lindas garotas com idades entre 18 e 20 anos.
revisado para o dia seguinte. Cupido dá asas a todos. Todo mundo se arruma na velocidade da luz e literalmente voa para o teatro. A visão de lindas garotas alemãs depois de tanto tempo não pode deixar de alegrar o coração de todos os soldados da frente russa, tanto velhos quanto jovens. Aquele palhaço inveterado, Piloto Rickel, arranca as plantas em frente ao teatro com a intenção de oferecê-las mais tarde em buquês. No dever de honra dos seus regimentos, as unidades do exército não cedem terreno facilmente e estamos envolvidos na mais acirrada competição com elas. Não tenho a certeza se sucumbiremos ao glamour feminino ou se, depois de anos na Rússia, acharemos as raparigas mais ou menos bonitas. Schwirblat também duvida. Finalmente, ele diz que teria sido melhor se tivéssemos feito a nossa habitual corrida de seis milhas, pois então teríamos sido poupados dessa apreensão.

De manhã, os motores zumbem novamente sua canção familiar. Agora sabemos o nosso destino: Kharkov. Aterrissamos no campo de aviação ao norte e ficamos alojados fora da cidade. A cidade em si não causa uma impressão tão ruim e é sem dúvida um dos locais de exibição da Rússia Soviética, como raramente vimos. Um arranha-céu na Praça Vermelha é um exemplar típico da arquitetura soviética e, por mais danificado que esteja, ainda é um objeto de orgulho muito escancarado de Ivan; caso contrário, os edifícios datam do

Era czarista. A cidade possui parques, uma ampla rede de vias, cinemas e um teatro.

Ao amanhecer do dia seguinte decolamos em direção a Bjelgorod, nossa área operacional nas semanas seguintes. No terreno encontramos velhos conhecidos da Frente Leste, divisões de elite, para quem temos o prazer de voar. Sabemos que aqui vamos em frente e não haverá surpresas desagradáveis. Além das divisões blindadas, as divisões da Guarda Totenkopf e Grossdeutschland estão na linha. Esta ofensiva é um avanço para norte, tendo como objectivo Kursk, ocupada por formidáveis forças soviéticas. Estamos a avançar diagonalmente para o bojo da frente russa que se estende para oeste até Konotop e gira em torno de Bjelgorod, no sul, e é limitada no seu lado norte pelo campo aberto a sul de Orel.

O ideal seria estabelecer uma linha de frente principal entre Bjelgorod e Orel; as unidades lançadas serão capazes de conseguir isso? Não os decepcionaremos. Estamos no ar desde o amanhecer até o anoitecer na frente do nosso tanque

pontas de lança, que logo ganharam 40 quilômetros e chegaram aos arredores de Obojan.

A resistência soviética é forte, mesmo no ar. Numa das primeiras manhãs, ao me aproximar de Bjelgorod, vejo metade para transportar um He. Formação III voando acima de mim. O ataque antiaéreo se abre sobre eles, uma aeronave explode no ar e é feita em pedacinhos. Tais experiências endurecem a pessoa. Os sacrifícios dos nossos camaradas não devem ser feitos em vão. Depois nós

ataque na área das mesmas posições soviéticas de AA; durante ataques de baixo nível, muitas vezes avisto os destroços do Heinkel abatido brilhando ao sol. À tarde, um tenente de voo da Luftwaffe vem até mim e me informa que meu primo foi morto naquele dia. Respondo que meu primo deve ter sido abatido esta manhã ao noroeste de Bjelegorod em um Heinkel III. Ele se pergunta como posso contar exatamente o que aconteceu. Meu

primo é o terceiro filho do meu tio a ser morto na família; ele próprio mais tarde também será dado como desaparecido.

As próximas semanas nos desferirão duros golpes na Ala. Meu amigo da escola de treinamento, Tenente de Voo Wutka, capitão do 8º Voo, morre; o mesmo acontece com o oficial voador Schmidt, cujo irmão foi recentemente morto em combates aéreos na Sicília. Nos casos de Wutka e Schmidt não está muito claro se suas aeronaves explodiram ao entrar para mergulhar ou ao operar o lançamento da bomba. É possível que o curto-circuito tenha ocorrido devido a algum ato de sabotagem que causou a explosão? Novamente, alguns meses depois, essa ideia nos ocorre quando coisas semelhantes acontecem; no momento, apesar da investigação mais completa, não podemos estabelecer nenhuma prova definitiva.

Grandes batalhas de tanques acontecem abaixo de nós durante essas operações, uma imagem como raramente tivemos a oportunidade de testemunhar desde 1941. As massas de tanques enfrentam-se em planícies abertas. As defesas antitanque inimigas posicionaram-se na retaguarda com os seus canhões camuflados. Às vezes, os próprios tanques também são entrincheirados defensivamente, especialmente quando foram imobilizados, mas ainda mantêm sua eficiência de combate.

Numericamente os tanques dos Soviéticos são sempre muito superiores aos nossos, qualitativamente reconhece-se imediatamente a superioridade dos nossos tanques e armamento. Aqui, pela primeira vez, nosso tanque Tiger é usado em formações maiores. Todos os nossos tipos de tanques invariavelmente têm uma cadência de tiro mais rápida e sua artilharia é mais precisa. A principal razão para isto é a melhor qualidade das nossas armas, mas o factor decisivo é a qualidade superior dos homens que as manuseiam.

Mais perigosa para os nossos tanques é a artilharia antitanque soviética pesada e muito pesada, que aparece em todos os pontos-chave da área de batalha. Como os russos são mestres na camuflagem, seu Pak só é localizado e neutralizado com dificuldade.

A visão destas massas de tanques lembra-me o meu avião de transporte de canhões da unidade experimental, que trouxe comigo da Crimeia. Com este enorme alvo de tanques inimigos, deveria ser possível experimentá-lo. É verdade que as defesas antiaéreas que cobrem as unidades blindadas soviéticas são muito pesadas, mas digo a mim mesmo que ambos os grupos estão frente a frente a uma distância de 1.200 a 1.800 metros, e a menos que eu seja derrubado como uma pedra por um ataque direto de flak, deve ser sempre possível fazer um pouso forçado da aeronave danificada em nossas próprias linhas de tanques. O primeiro vôo, portanto, voa com bombas atrás de mim no único avião que transporta canhões. Então a tentativa está feita.

No primeiro ataque quatro tanques explodem sob os golpes dos meus canhões; à noite, o total sobe para doze. Todos nós somos tomados por uma espécie de paixão pela perseguição, proveniente da sensação gloriosa de termos salvado muito derramamento de sangue alemão com cada tanque destruído.

Após o primeiro dia, os instaladores estão muito ocupados, pois a aeronave foi fortemente danificada por ataques antiaéreos. A vida útil de tal avião será sempre limitada. Mas o principal é: o feitiço maligno foi quebrado e nesta aeronave possuímos uma arma que pode ser rapidamente empregada em qualquer lugar e é capaz de lidar com sucesso com o formidável número de tanques soviéticos. Há grande alegria na fuga, no esquadrão, na ala e no grupo por esta descoberta recém-obtida e sua confirmação prática. A fim de garantir o abastecimento desta aeronave, um sinal é imediatamente enviado a todas as seções da unidade experimental antitanque, solicitando que todas as aeronaves em serviço voem para cá imediatamente com tripulações. Então o

o vôo antitanque é formado. Para fins operacionais está sob meu comando.

Os dias e as batalhas seguintes completam o quadro e novos sucessos não nos são negados. Enquanto as aeronaves portadoras de canhões partem para o ataque, uma parte da formação de bombardeiros cuida das defesas terrestres;

o resto circula em um nível bastante baixo, como uma galinha choca em volta de suas galinhas, a fim de proteger a aeronave antitanque da interceptação por caças inimigos.

Aos poucos descubro todos os truques. A habilidade geralmente é o resultado de uma lesão. Perdemos aeronaves em áreas pouco defendidas porque estamos navegando no meio de um duelo de artilharia. O espaço aéreo na linha da trajetória da artilharia deve ser evitado, caso contrário existe o perigo de ser abatido “acidentalmente”.

Depois de algum tempo, os soviéticos conseguiram lidar com bastante sucesso com os nossos ataques aéreos contra os seus tanques. Se for possível, eles aumentam seus canhões AA com os tanques líderes. Os tanques também são equipados com bombas de fumaça para criar uma cortina de neblina ou para imitar uma conflagração, na esperança de que seus perseguidores possam se desviar, acreditando que alcançaram seu objetivo. Tripulações experientes logo ficam sabendo dessa manobra e não são mais enganadas por ela. Um tanque que esteja realmente em chamas exibirá chamas muito brilhantes, e simular tais chamas é um negócio muito arriscado. Em muitos casos, o tanque explodirá à medida que o fogo atingir a munição normalmente sempre transportada em cada tanque. É muito desconfortável para nós se a explosão for instantânea e nossa aeronave estiver voando a uma altitude de 15 a 30 pés acima do tanque. Isso acontece comigo duas vezes nos primeiros dias, quando de repente voo através de uma cortina de fogo e penso: "Desta vez você está a favor."

Eu saio, no entanto, são e salvo do outro lado, embora a camuflagem verde da minha aeronave esteja chamuscada e as lascas do tanque explodindo a tenham crivado de buracos.

Às vezes mergulhamos nos monstros de aço por trás, às vezes pelos lados. O ângulo de ataque não é muito acentuado para nos impedir de voar bem perto do solo, e também ao sair, sem ter problemas caso a aeronave ultrapasse. Se ultrapassar muito, dificilmente será

possível evitar o contato com o solo com todas as suas perigosas
consequências.

Temos sempre que tentar atingir o tanque num dos seus locais mais vulneráveis.
A frente é sempre a parte mais forte de todo tanque; portanto, todo tanque invariavelmente tenta, tanto quanto possível, oferecer sua frente ao inimigo. Suas laterais são menos protegidas. Mas o melhor alvo para nós é o caule. É lá que o motor está alojado, e a necessidade de resfriamento deste centro de potência permite apenas uma fina blindagem. Para auxiliar ainda mais o resfriamento, este revestimento é perfurado com grandes furos. Este é um bom local para mirar porque onde está o motor sempre há gasolina. Quando o motor está funcionando, um tanque é facilmente reconhecível do ar pela fumaça azul do escapamento. Nas laterais, o tanque carrega gasolina e munições. Mas aí a armadura é mais forte do que atrás.

Os tanques transportam frequentemente infantaria; se estivermos em setores onde já somos conhecidos, esses fuzileiros-tanque saltam, mesmo quando viajam a toda velocidade. Todos eles pensam que chegou a sua hora e que têm apenas um segundo antes de chegarmos a eles. E Ivan prefere enfrentar o ataque em terra firme.

Na segunda quinzena de julho, a resistência diante das divisões alemãs endurece; É preciso superar ouriço após ouriço e o progresso é muito lento. Partimos diariamente, de manhã à noite, e apoiamos as pontas de lança do ataque que avançaram para o norte, através do rio Pskoll, ao longo da ferrovia de Bjelgorod.

Certa manhã, durante a dispersão, somos surpreendidos por uma forte formação de bombardeiros IL II que se aproximaram do nosso aeródromo sem serem observados, voando a baixo nível. Decolamos em todas as direções para fugir do campo de aviação; muitas de nossas aeronaves ainda estão taxiando até a decolagem na direção oposta. Milagrosamente, nada acontece; nossos canhões AA no campo de aviação disparam ao máximo e isso evidentemente impressiona os Ivans. Nós

posso ver flak normal de 2 cm ricocheteando na armadura dos bombardeiros russos.

Apenas poucos lugares são vulneráveis a esta munição, mas com munição perfurante de 2 cm. nossa artilharia leve pode derrubar os Ivans blindados.

De forma bastante inesperada, neste momento recebemos a ordem de nos mudarmos para Orel, do outro lado do bojo, onde os soviéticos passaram à ofensiva e ameaçam Orel. Poucas horas depois chegamos ao aeródromo ao norte de Orel, sobre Konotop. Descobrimos então que a situação em torno de Orel corresponde aproximadamente aos rumores que já ouvimos em Charkow.
Os soviéticos estão atacando a cidade pelo norte, leste e sul.

Nosso avanço foi interrompido em toda a frente. Vimos muito claramente como isto aconteceu: primeiro o desembarque na Sicília e depois o Putsch contra Mussolini, cada vez que as nossas melhores divisões tiveram de ser retiradas e rapidamente transferidas para outros pontos da Europa. Quantas vezes dizemos uns aos outros durante estas semanas: os soviéticos só têm a agradecer aos seus aliados ocidentais por continuarem a existir como uma força militarmente eficaz.

É um agosto quente para nós em todos os sentidos da palavra; ao sul, há uma luta acirrada pela posse de Kromy. Num dos nossos primeiros ataques nesta área, dirigido contra a ponte desta cidade, aconteceu-me uma coisa muito estranha. Enquanto estou mergulhando, um tanque russo começa a cruzar a ponte; um momento antes de a ponte ficar clara à minha vista. Um 500kg. uma bomba apontada para a ponte o atinge quando ele está na metade do caminho; tanto o tanque quanto a ponte foram reduzidos a pedacinhos.

As defesas aqui são extraordinariamente fortes. Alguns dias depois, na região norte, a oeste de Bolchow, meu motor foi atingido diretamente. Recebo uma explosão completa de farpas no rosto. Penso primeiro em saltar, mas quem pode dizer para onde o vento levará o pára-quedas? Há muito pouca esperança de vir

descer com segurança, especialmente porque Jaks estão nesta área. Consegui, no entanto, fazer um pouso forçado nas posições da linha de frente alemã com o motor desligado. A unidade de infantaria que ocupa esta parte da linha me leva de volta à minha base em algumas horas.

Parto imediatamente para uma nova surtida e na mesma região também. É uma sensação peculiar voltar um pouco mais tarde ao mesmo lugar onde foi abatido pouco antes. Isso impede que alguém fique hesitante e pense nos riscos que corre.

Estamos prestes a assumir posições. Subi alto demais e observei a pesada artilharia antiaérea; agora está direcionando seu fogo para nossa formação, e as posições dos canhões são reconhecíveis pelo clarão dos canhões. Eu imediatamente os ataco e ordeno aos aviões que me acompanham que lancem suas bombas ao mesmo tempo nos locais de armas russos. Volto para casa aliviado com a sensação reconfortante de que eles também devem estar suando muito.

Aeronaves russas atacam nosso campo de aviação no setor Orel todas as noites. Primeiro estamos sob uma lona, depois nos prédios de pedra do campo de aviação. Existem trincheiras ao longo das tendas; devemos nos proteger neles assim que os invasores aparecerem. Alguns de nós, porém, dormimos durante os ataques porque, tendo em vista o voo ininterrupto durante todo o dia, uma boa noite de descanso é indispensável se quisermos estar em condições de sair novamente num dia bonito. De qualquer forma, Ivan geralmente continua bombardeando a noite toda. Meu amigo, Walter Kraus, então capitão do 3º Esquadrão, foi morto em um desses ataques. Após o período de treinamento comigo no Voo Reserva em Graz, sendo um ex-piloto de reconhecimento, logo se sentiu em casa no novo setor e foi um grande trunfo para nossa Ala. Ele acabara de ser promovido a Líder de Esquadrão e premiado com as Folhas de Carvalho.
Lamentamos a perda de um amigo e camarada com amarga dor; sua morte é um golpe surpreendente. Quantos duros golpes de destino incompreensível ainda devemos sofrer?

Fui dispensado do comando do primeiro vôo e, em vez disso, recebi o 3º Esquadrão. Eu sei disso de dentro para fora desde antes; eu não era o antigo oficial engenheiro do Esquadrão? No que diz respeito a novos rostos, conheço todos eles das minhas visitas ao esquadrão. Não é difícil colocá-los em forma, já que o Líder do Esquadrão Becker está lá. Nós o apelidamos de Fridolin. Não há nada que ele não saiba; ele é a alma e a mãe do pessoal de terra. Nossos cuidados médicos estão nas mãos de Stabsarzt Gadermann, que também é amigo e conselheiro de todos. Logo o Comando do 3º Esquadrão consiste numa espécie de família em que todas as ordens são dadas e executadas no melhor espírito cooperativo. No ar, isso não significa nenhum tipo de reorganização, porque durante o último ano liderei muitas vezes a formação do esquadrão.

Aqui em breve realizarei meu 1.200º vôo operacional. Tenho como escolta um esquadrão de caça ao qual, aliás, pertence o famoso esquiador Jennewein. Entre as saídas, conversamos frequentemente sobre nossas montanhas nativas e, claro, sobre esqui. Ele não retorna de uma missão conjunta com nosso esquadrão e é dado como desaparecido. Aparentemente ele foi atingido, então, segundo relatos de seus colegas, transmitiu pelo R/T: “Bateu no motor, estou voando em direção ao sol”. Na época, porém, o sol foi atingido por um ataque antiaéreo na área a nordeste de Orel, ele mergulhou de nariz e pousou de barriga na Terra de Ninguém. Ele e sua aeronave permanecem ali, na encosta de uma pequena ravina. A princípio acredito que ele fez um pouso forçado, embora parecesse que já havia sido gravemente atingido no ar; também o impacto foi muito violento quando sua aeronave atingiu o solo. Depois de sobrevoar o local diversas vezes em baixa altitude, não percebo nenhum movimento na aeronave. Nosso oficial médico avança e com a ajuda do exército chega aos destroços, mas é tarde demais para salvar alguém da tripulação. Ele levou consigo um sacerdote e assim nossos dois camaradas foram sepultados para o descanso eterno.

Há muito pouca conversa em nossa esquadra nos próximos dias, apenas as trocas mais necessárias; a amargura destes dias oprime a todos nós. Não é muito diferente nas outras unidades. Em um ataque ao amanhecer

Em importantes posições de artilharia soviética a leste de Orel, os voos do lº
Esquadrão voam com os meus, o segundo voo liderado pelo Oficial Voador
Jackel. Ele se tornou um aviador magnífico e tem uma façanha de
estimação que faz habitualmente. Onde quer que ele veja um caça, ele o
ataca, mesmo que ele seja muito superior à sua aeronave em velocidade
e armamento. Já na frente de Kuban ele nos deu muitas risadas. Ele sempre
afirma que seu Ju. 87 é particularmente rápido; que a todo vapor ele pode
deixar os outros de pé. Essa alma alegre muitas vezes derruba um lutador; ele
lembra um cervo vagando pela floresta em busca de um caçador e quando
encontra um imediatamente o ataca com chifres abaixados. Ele é a vida
e a alma de sua fuga; sem se repetir, ele pode contar piadas das nove
da noite até as quatro da manhã. `Bonifacius Kiesewetter' e outras
baladas pertencem, claro, ao seu repertório.

Nesta manhã em particular ele atacou, com seu voo, uma bateria vizinha e
estamos retornando à base. Estamos sobrevoando nossa linha de frente
quando alguém grita: "Lutadores!" Posso vê-los a uma grande distância;
eles não mostram sinais de nos atacar. Jackel se vira e se junta a eles.
Ele atira em um deles, mas até o gordo Jensch, seu artilheiro traseiro
confiável em outras ocasiões, parece estar olhando em volta, em vez de
olhar para a frente dele. Aparentemente há outro Lag 5 vindo atrás dele.
Vejo sua aeronave entrar em uma espécie de mergulho para trás de uma
altura de 600 pés e explodir em chamas. Só posso imaginar que, em sua
ânsia pela batalha, Egbert esqueceu o quão baixo estava voando e que
não tinha por que se entregar a tais acrobacias. Então perdemos também este querido camara

O pensamento ocorre a muitos de nós: "Agora, quando um após o outro dos
veteranos vai embora, quase posso calcular pelo calendário quando
meu próprio número estará disponível." Todo azar deve acabar mais cedo
ou mais tarde; há muito que esperamos que a nossa má sorte mude.
Viver em constante perigo induz ao fatalismo e a uma certa insensibilidade.
Nenhum de nós sai da cama quando as bombas caem à noite. Morto de cansaço de

estar no ar sem intervalo o dia todo e todos os dias ouvimos, meio acordados e meio adormecidos, as bombas explodindo bem perto.

Na área de ruptura leste-oeste, ao norte de nós, as coisas vão de mal a pior; agora Kareitschew, a noroeste de nós, está ameaçado. Para alcançar esta área-alvo mais rapidamente e o setor Shisdra mais ao norte, nos deslocamos para o campo de aviação de Kareitschew. Grande parte dos combates desenvolve-se nas regiões florestais, onde é muito difícil ver claramente de cima. Eles facilitam a camuflagem das posições dos Reds e os nossos ataques são muito difíceis. Quase nunca avisto um tanque; então eu vôo principalmente com um bombardeiro. Desde que assumi o comando do esquadrão, o voo antitanque foi mais intimamente incorporado ao meu esquadrão, e o trabalho do estado-maior, tanto técnico quanto tático, foi rapidamente adaptado ao emprego das aeronaves portadoras de canhões que apresentei.

Nossa estadia em Kareitschew não é longa. Há alguns dias que se fala novamente de outra mudança para o sul, onde a situação é crítica. Depois de várias surtidas baseadas em Briansk, voltamos de fato para Charkow. Mas desta vez a nossa base operacional é o aeródromo da zona sul da cidade.

11 - DE VOLTA AO DNIEPER

Também aqui em Charkow houve todo tipo de mudanças nos últimos meses desde que partimos. Do nosso lado, as divisões com força total foram retiradas e os soviéticos passaram à ofensiva. Nós não temos

estava aqui há mais de um ou dois dias quando os projéteis soviéticos começaram a cair na cidade. O nosso campo de aviação não dispõe de grandes reservas de gasolina ou de bombas para utilizarmos, pelo que outra transferência para um campo de aviação mais favorável não constitui uma solução surpresa. Fica a 160 quilômetros ao sul, perto da vila de Dimitriewka.

Como é uma distância considerável daqui até à frente actual, utilizamos dois campos de aviação de descolagem, um em Barwenkowo para a frente no Donetz em Isjum, o outro em Stalino para missões na frente de Mius. Cada um desses aeródromos tem um pequeno destacamento para nos atender durante o dia. Levamos nosso primeiro turno e pessoal de armeiros conosco todas as manhãs. Tanto em Isjum, no Donetz, como em Mius, foi estabelecida uma linha defensiva estável e está sob forte ataque de fortes forças soviéticas. Muitas vezes o nosso oficial de operações nos atribui o mesmo alvo de sempre: a mesma floresta, a mesma ravina. Em breve poderemos dispensar leituras de mapas e todo o resto. Como Steen costumava dizer: “Agora somos meninos grandes”.

Em uma de nossas primeiras surtidas no setor Isyum, alguém chama pelo R/T: "Hannelore!" - esse é o meu indicativo - "Você não é o cara que quebrava nozes?" Eu não respondo, e agora ele continua repetindo sua pergunta indefinidamente. De repente reconheço a voz como a de um Int. Ops.

Oficial com quem muitas vezes cooperamos e com cuja divisão sempre nos demos esplendidamente. É claro que é uma violação das regras de segurança, mas não posso resistir a responder que eu costumava quebrar nozes e que ele era um grande jogador de futebol. Ele admite isso com alegria e todas as tripulações aéreas que ouviram a conversa, divertidas com o episódio, ignoram os latidos furiosos. Este Flg./Desligado. do serviço de Inteligência Aérea, de nome Epp, é um dos melhores atacantes de Viena. Como ele está com uma unidade no meio da batalha, terei

ocasiões frequentes para encontrá-lo.

Flg./Desligado. Anton, que assumiu o comando do 9º Voo após a morte de Homer, é morto no Mius. Toda a sua aeronave explode quando ele se aproxima para mergulhar, da mesma forma inexplicável como já aconteceu várias vezes antes. Mais uma vez, outro dos nossos veteranos se foi, um Cavaleiro do Ferro

Cruzar. Entre as nossas tripulações aéreas há um vai e vem constante, nunca se acalmando – o ritmo implacável da guerra.

O outono já está no ar quando recebemos ordens para incluir a frente do Dnieper nas nossas operações. Então, mais para o oeste. Durante dias saímos em missões do campo de aviação NW de Krasnoarmaiskoje. Aqui, os soviéticos estão a invadir a zona industrial de Donetz a partir do leste e do nordeste. Aparentemente esta é uma operação em grande escala; eles estão em toda parte.
Além disso, atacam ininterruptamente o nosso campo de aviação com bombardeiros de Boston: um incómodo, porque os trabalhos de manutenção estão atrasados e por isso demoramos a entrar em acção. Durante esses ataques, nós nos agachamos em trincheiras atrás de nossos aviões e esperamos lá até que Ivan se divirta um pouco. Felizmente as nossas perdas em aeronaves e materiais são pequenas.

Ninguém nos diz que as unidades do exército que passam pelo nosso campo de aviação são quase as últimas e que Ivan está em seu encalço. Não demorará muito para descobrirmos por nós mesmos. Decolamos do campo de aviação oeste e estamos
voando sobre a cidade e ganhando altura. Nossa missão é atacar as forças inimigas a cerca de 40 quilômetros a NE. Do outro lado da cidade, vejo obliquamente e a alguma distância seis a oito tanques; eles são camuflados e muito semelhantes aos nossos.
A sua forma, no entanto, parece-me bastante estranha. Henschel interrompe minhas reflexões: “Vamos dar uma olhada naqueles tanques alemães na volta”.

Voamos em direção ao nosso objetivo. Consideravelmente mais a oeste, encontro uma forte força inimiga; não há mais sinal de tropas alemãs.

Agora voamos de volta e olhamos mais de perto os tanques. Eles são todos T 34 - russos.
Suas equipes estão ao lado deles estudando um mapa: um briefing.
Assustados com a nossa aproximação, eles se dispersam e rastejam de volta para seus tanques. Mas neste momento não podemos fazer nada porque temos primeiro de aterrar e

munição. Enquanto isso, os soviéticos invadem a cidade. Nosso aeródromo está do outro lado. Em dez minutos estou pronto para decolar novamente e procurá-los entre as casas. Quando são atacados, os tanques desviam-se dos edifícios e, desta forma, desaparecem rapidamente da nossa vista.

Acertei quatro deles. Para onde foi o resto? Eles podem aparecer em nosso campo de aviação a qualquer momento. Não podemos evacuá-la porque alguns dos nossos funcionários estão na cidade e temos que esperar até que eles voltem. Agora também me lembro de ter enviado um carro com um dos nossos funcionários do QM para as lojas do QM do Exército na zona leste da cidade. A menos que ele tenha uma sorte extraordinária, ele está a favor. Mais tarde, descobriu-se que um T 34 apareceu na esquina das lojas QM no momento em que nosso carro chegava. Com o acelerador aberto e os joelhos batendo juntos, ele se afastou.

Saio mais uma vez. O esquadrão não pode voar comigo, caso contrário não teremos gasolina suficiente para a agora inevitável mudança para Pawlowka. Só posso esperar que, quando eu voltar, todos os meus homens estejam de volta ao campo de aviação.
Depois de uma longa busca, localizo dois tanques na parte oeste da cidade e os derrubo.
Aparentemente eles estavam vindo em nossa direção, para extinguir o ninho de vespas dos Stukas. Mas já é tempo de retirar, e depois de atear fogo a todas as aeronaves inutilizáveis que têm de ser deixadas para trás, decolamos. Enquanto fazemos um circuito pelo campo de aviação em preparação para iniciar a formação do esquadrão, vejo projéteis de tanques estourando no perímetro. Então eles chegaram lá, mas nós não estamos mais lá.

A bússola aponta para WNW. Depois de um tempo, voamos em baixa altitude sobre uma estrada. Flak intenso vem até nós de uma longa coluna motorizada que viaja abaixo de nós com uma escolta de tanques. Rompemos a nossa formação cerrada e circulamos em torno dos veículos, tanques e camiões soviéticos, na sua maioria de origem americana, portanto russa. Admito que estou intrigado com a forma como estes mendigos apareceram subitamente aqui, tão a oeste, mas devem ser russos. Ganhamos altura e dou a ordem para atacar o ataque antiaéreo, que deve ser

neutralizado primeiro para que possamos entrar para um ataque de baixo nível
sem distrações.

Depois de termos silenciado a maior parte do ataque antiaéreo, dividimo-nos em seções ao longo do comprimento da coluna e atiramos para cima. A luz do dia está desaparecendo lentamente; toda a estrada parece uma serpente ardente; um congestionamento de veículos motorizados e tanques em chamas que não tiveram tempo de sair da estrada para a direita ou para a esquerda. Quase não poupamos ninguém, e a perda material para os soviéticos é novamente considerável.

Mas o que é isso?

Eu voo acima dos primeiros três ou quatro veículos, todos carregam nossas bandeiras em seus radiadores. Estes camiões são de fabrico alemão. Para dois
cem metros adiante, em Verys brancos, estão sendo disparados das valas ao lado da estrada. Esse é o sinal das nossas próprias tropas. Já faz muito tempo que não sinto uma sensação tão enjoativa no estômago. Eu de bom grado derrubaria minha aeronave em algum lugar aqui no local. Afinal, poderia ter sido uma coluna alemã? Tudo está em chamas. Mas por que razão fomos então sujeitos a um fogo tão intenso vindo dos camiões? ...
Por que são caminhões de fabricação
americana? ... Além disso, eu vi homens correndo com uniformes marrons!
O suor brota por todos os poros e uma sensação estonteante de pânico
me supera.

Já está bastante escuro quando pousamos em Pawlowgrad. Nenhum de nós pronuncia uma palavra. Todos estão preocupados com o mesmo pensamento. Foi uma coluna alemã? A incerteza nos sufoca. Não consigo saber por telefone de nenhuma unidade da Luftwaffe ou do Exército que coluna poderia ter sido. Por volta da meia-noite chegam alguns soldados. Meu oficial operacional me acorda de um sono excepcionalmente agitado e me diz que é algo importante. Nossos camaradas do exército desejam nos agradecer por ajudá-los a escapar hoje. Contam-nos que os seus camiões foram ultrapassados por uma coluna russa. Eles apenas conseguiram dar um impulso de algumas centenas de metros

para encontrar cobertura contra o fogo russo nas valas ao lado do
estrada. Foi nesse momento que entramos em cena e atiramos em Ivan. Nossos companheiros aproveitaram imediatamente a situação e correram por mais duzentos metros. Isso tira um peso da minha mente e compartilho a alegria de meus irmãos de armas.

Pouco tempo depois deste incidente, estamos em Dnjepropetrowsk. Nossa estação é o campo de aviação na margem leste do Dnieper, é um longo caminho até nossos alojamentos no centro da cidade. Para uma cidade russa o local causa uma boa impressão, como Charkow.

Bombardeiros soviéticos ou aeronaves de ataque ao solo fazem ataques quase diários na ponte sobre o Dnieper, no meio da cidade. Os Vermelhos esperam,
ao destruí-lo, cortar a linha de retirada das tropas e materiais alemães e tornar impossível o fornecimento de suprimentos e reservas para este grupo de exército. Até agora não os vimos tendo qualquer sucesso nos seus ataques à ponte. Talvez não seja grande o suficiente. Os civis estão exultantes. Assim que os invasores soviéticos partem, eles correm para o Dnieper com baldes porque notaram, após um ataque, quantidades de peixes mortos flutuando na superfície do rio. Certamente não se come tanto peixe na cidade há muitos dias. Voamos alternativamente para NE e S., enquanto os soviéticos avançam a partir do Don, a fim de nos impedir de estabelecer uma linha no Dnieper e consolidar as nossas posições ali. Ao mesmo tempo que mudamos a nossa base de Dnjepropetrowsk para Bolschaja Costromka, 80 milhas mais a oeste, perco Becker. Ele é transferido
para o estado-maior da Wing. Luto há muito tempo contra a sua transferência porque ele pertence ao nosso “círculo familiar”, mas é inútil e depois de muita conversa a decisão é definitiva.

12 - MAIS PARA OESTE

Bolschaja Costromka é uma típica aldeia russa, com todas as vantagens e desvantagens que estes adjetivos implicam; para nós, europeus centrais, a maior parte das desvantagens. A aldeia é dispersa e é constituída maioritariamente por casas de barro, poucas construções são de pedra. Não se pode falar em traçado de ruas, mas a aldeia é atravessada por ruas não pavimentadas nos ângulos mais peculiares. Com mau tempo, os nossos veículos afundam-se na lama e é impossível retirá-los. O campo de aviação fica no extremo norte da aldeia, na estrada para Apostolowo, que geralmente é inutilizável para o tráfego motorizado. Portanto, o nosso pessoal não perdeu tempo em adaptar-se ao uso de cavalos e carros puxados por bois, de modo a manter a nossa mobilidade para todas as contingências. As tripulações aéreas muitas vezes precisam ir a cavalo até suas aeronaves; eles então descem para os aviões laterais, pois a pista em si não é muito melhor. Nas condições climáticas prevalecentes assemelha-se a um mar de lama quebrado por pequenas ilhas, e se não fossem os pneus largos do Ju. 87 nunca deveríamos voar. Pode-se dizer o quão perto estamos do rio Dnieper. Nossos alojamentos estão espalhados por toda a aldeia; o pessoal do esquadrão está alojado dentro e perto da escola, no extremo sul dela. Temos uma sala comum, uma espécie de “refeitório de oficiais”, no chamado prédio do QG.

A praça em frente a este edifício está frequentemente debaixo de água e quando congela, como acontece por vezes, jogamos hóquei no gelo em frente à casa. Ebersbach e Fickel nunca perdem a chance de um jogo. Recentemente, no entanto, ambos se tornaram bastante céticos devido aos muitos hematomas nas canelas. No pior tempo, os postes da baliza de hóquei no gelo são ocasionalmente erguidos em ambientes fechados, apenas o encurtamento do campo sempre

torna ainda mais desconfortável para os goleiros. Os móveis não podem sofrer nenhum dano porque não há nenhum.

Os russos estão pasmos com as muitas pequenas coisas que nossos soldados carregam consigo. Eles acham que as fotos das nossas casas, dos nossos quartos, das nossas meninas são propaganda. Leva muito tempo para convencê-los de que são genuínos, de que nem todos os alemães são canibais. Actualmente até duvidam da veracidade da palavra de ordem doutrinada: Germanski nix Kultura. Dentro de alguns dias, aqui como em outros lugares, os russos vêm e perguntam se podem ser autorizados a pendurar novamente os seus ícones e os seus crucifixos. Anteriormente, sob o regime soviético, tiveram de mantê-los escondidos devido à desaprovação de um filho, de uma filha ou de um comissário.
O fato de não levantarmos nenhuma objeção à exibição deles evidentemente os impressiona. Se lhes dissermos que há uma quantidade enorme de crucifixos e imagens religiosas no nosso país, dificilmente acreditarão.
Apressadamente, eles reerguem os seus nichos sagrados e asseguram-nos repetidamente a sua esperança de que esta permissão não será revogada. Eles vivem aterrorizados pelos seus comissários, que mantêm a aldeia sob vigilância e espionam os seus habitantes. Este cargo é frequentemente assumido pelo professor da aldeia.

Neste momento estamos a passar por um período de lama e consequentes dificuldades em conseguir abastecimentos, até mesmo as nossas rações. Ao voar baixo sobre o Dnieper, tenho visto muitas vezes tanto as nossas tropas terrestres como as russas a atirarem granadas de mão para a água e, desta forma, capturarem peixes. Estamos em guerra, o Dnieper é uma zona de batalha, todas as possibilidades de alimentar as tropas devem ser exploradas. Então, um dia, decidi tentar a sorte com uma pequena bomba de cem libras. Gosler, nosso QM, é enviado na frente com um pequeno grupo de fadiga para o Dnieper.

Mostro-lhe antecipadamente no mapa o trecho exato do rio onde pretendo lançar minha bomba na costa. Depois de esperar até identificar nossos companheiros, solto meu míssil de uma altura de dezoito a trinta metros. Ele cai no rio bem próximo à margem e explode após um pequeno atraso. O

os pescadores lá embaixo devem ter ficado um pouco assustados com a explosão, pois todos caíram de repente de bruços. Alguns espertinhos que já estão no meio do rio em um barco antigo, para serem rápidos na captura dos peixes, quase são virados pela onda causada pela explosão e pela fonte de água resultante. De cima posso ver as barrigas brancas dos peixes mortos flutuando na superfície. Os soldados juntam-se à corrida para transportar tudo o mais rápido possível. Os pescadores nativos saem de seus esconderijos e também puxam para a margem o máximo de peixes que conseguem. O caminhão com o grupo de pesca retorna do Dnieper algumas horas depois de mim; eles trazem consigo várias centenas de pesos de peixe. Entre as capturas estão alguns espécimes monstruosos pesando de 60 a 80 libras; principalmente esturjão e uma espécie de carpa de rio. Durante dez dias fazemos uma orgia de peixes e achamos esta uma excelente dieta.
Principalmente o esturjão, defumado ou cozido, tem um sabor delicioso; mesmo as enormes carpas não têm nenhum gosto viscoso. Algumas semanas depois, uma nova operação de pesca é realizada com igual sucesso.

Nossas saídas quase diárias nos levam nas mais diversas direções. A leste e a sudeste, os soviéticos atacam continuamente a nossa cabeça de ponte em Nikopol, principalmente a partir da área de Melitopol. Os nomes dos pontos-chave do mapa são muitos deles alemães: Heidelberg, Gruntal, Gustavfeld. São as casas dos colonos alemães cujos antepassados colonizaram este distrito há séculos.
Mais ao norte, a frente segue para leste ao longo da outra margem do Dnieper, além de Zaporoschje e depois de cruzar o rio, no setor Krementschuk. Dnjepropetrovsk fica atrás das linhas russas. Como tantas vezes, os soviéticos exercem pressão em diferentes pontos e frequentemente conseguem penetrar localmente na nossa frente. A situação é restaurada por contra-ataques, geralmente de divisões blindadas. A cidade industrial de Kriwoi-Rog, que fica na zona frontal ao nosso norte, tem uma pista de concreto, mas não podemos utilizá-la.

Certa manhã, um dos ataques soviéticos atingiu Kriwoi-Rog e o campo de aviação.
O peso do ataque soviético vem do norte, do
direção de Piatichatki. Aqui Flg./Desligado. Mende é dado como desaparecido. Apesar da busca mais árdua, não conseguimos encontrar este bom camarada engolido pela vastidão da Rússia. A situação aqui também é restaurada por um contra-ataque, e a frente recua alguns quilômetros ao norte. O tráfego de abastecimento que alimenta este grupo avança ininterruptamente, por isso atacamos as pontes do Dnieper. Nosso alvo fica então geralmente entre Krementschuk e Dnjepropetrovsk. Certa manhã, por causa de um novo avanço dos russos vindos do norte, tive que sair com mau tempo.

Minha missão é obter uma visão geral das disposições do inimigo e avaliar as chances prevalecentes. condições de atacar com uma formação maior. Antes de decolar, fui informado de que uma certa aldeia na área de batalha ainda está sob controle de nossas tropas, mas que elas estão sendo muito pressionadas e precisam urgentemente de ajuda. O contato operacional deverá ser feito com a unidade em questão e um oficial de operações estará no local.

Com pouca cobertura de nuvens, voamos em grupos de três para a área alvo, e logo ouço a voz de um oficial de operações que conheço; em todo o caso, espero que seja ele quem me disseram para contactar e não outro. Eu deveria mencionar
que cada um quer o nosso apoio para a sua própria divisão. Temos sempre que insistir em receber o indicativo da unidade. As exigências que temos sobre nós são tão pesadas que, para satisfazê-las, precisaríamos de vinte vezes mais homens e aviões. A julgar pela voz, é mais uma vez o jogador de futebol Epp falando do chão, mas sem esperar pela sua mensagem já percebi fortes concentrações inimigas 1,5 a 3 quilômetros à frente. Ainda estou sobrevoando nossas linhas e girando quando observo o flash de muitas baterias antiaéreas. Não consigo ver os projéteis explodindo no ar porque estão escondidos nas nuvens, mas agora algo atinge a cabine e o motor. Tenho lascas de artilharia antiaérea no rosto e nas mãos. É provável que o motor pare a qualquer momento. Ele trava por mais alguns minutos e depois desliga. Durante este intervalo descubro uma campina a oeste da aldeia. Tenho certeza de que ainda não fui localizado pelos russos. eu trago

de uma aterrissagem suave neste prado. Rapidamente, Fickel coloca sua aeronave ao meu lado. Não temos ideia de quanto tempo esta área permanecerá em nossa posse; portanto, Henschel e eu pegamos as coisas mais essenciais, nossas armas, relógio e pára-quedas e subimos na máquina de Fickel. O terceiro do trecho já voou para casa e relatou o incidente. Não muito tempo depois, nós também pousamos em segurança em Costromka. Hoje em dia Flg./Off. Fritsche também teve um golpe de sorte. Depois de ser atingido por caças SE de Saparoschje, perto de Heidelberg, ele salta sem acidente, embora no ato do salto esmague algo na empenagem. Este grande líder de vôo e Cavaleiro da Cruz de Ferro está de volta às operações após uma curta convalescença.

Mas nem sempre temos tanta sorte. Uma vez voltando de uma área de batalha para NE, já estamos perto do campo de aviação e nos preparando para chegar sozinhos depois de voar baixo acima dele. Na última fase do nosso vôo, nosso flak abre fogo repentinamente. Bem acima de nós estão os combatentes russos. Eles não mostram absolutamente nenhuma intenção direta de atacar, mas a artilharia antiaérea dispara contra eles, tentando, é claro, disparar entre nossas aeronaves. E Flg./Desligado. Herling, líder do 7º vôo e Flg./Off. Krumings, o oficial engenheiro do esquadrão, é atingido e cai. Um pouco mais tarde Flg./Off. Fritsch também é morto.
Três dos meus amigos que têm sido tão inseparáveis como um trevo de quatro folhas, todos os três condecorados com a Cruz de Cavaleiro da Cruz de Ferro, dão as suas vidas pelo seu país. Ficamos chocados com a perda deles como se fosse um golpe cruel e furtivo. Eles eram aviadores de primeira linha e bons camaradas para seus homens.
Às vezes, há períodos aqui na frente em que alguém está sob azar e parece não haver como interromper a maré de azar.

Em novembro, uma mensagem de rádio é recebida: Fui condecorado com a Cruz de Cavaleiro com Folhas de Carvalho e Espadas e devo apresentar-me imediatamente para a investidura no QG do Führer na Prússia Oriental.

É nessa época que destruo meu centésimo tanque. Pessoalmente, estou satisfeito com esta nova condecoração, até porque é um tributo à conquista do meu esquadrão, mas ao mesmo tempo estou angustiado porque a sanção para a minha recomendação da Cruz de Cavaleiro de Henschel não foi aprovada. Deve estar preso em algum lugar. Decido, portanto, em qualquer caso, levar meu artilheiro traseiro comigo quando eu reportar. Henschel acaba de completar suas mil surtidas operacionais e, com um saco recente de vários caças soviéticos, é facilmente nosso melhor artilheiro. Voamos para a Prússia Oriental, sobre Winiza, Proskurow, Lemberg e Cracóvia, para o quartel-general do Führer perto de Goldap.

Primeiro pousamos em Lotzen. Reporto-me ao comandante de ala von Below. Ele me disse que Sqdn./Ldr. Hrabak receberá as Folhas de Carvalho ao mesmo tempo que eu; ele deve se apresentar comigo. Trouxe Henschel comigo e perguntei abaixo se a recomendação de Henschel chegou ao seu

escritório. Ele me diz que não, mas promete imediatamente perguntar ao Reichmarschall como está o assunto. Lá também os papéis não podem ser encontrados. Eles supõem que foram submetidos ao Reichsmarschall para sanção. Isto foi obtido de boca em boca do próprio Goering por von Below, que vai direto ao Führer e relata que eu trouxe Henschel comigo pelas razões acima mencionadas, e que o Comandante-em-chefe da Luftwaffe aprovou o prêmio . A resposta é: "Henschel virá com os outros." Esta é uma grande ocasião para o meu fiel artilheiro traseiro. Apenas alguns recebem a Cruz de Cavaleiro das mãos do Führer, já que a investidura pessoal do Comandante-em-Chefe começa com as Folhas de Carvalho.

E então Sqdn./Ldr. Hrabak, Henschel e eu estamos na presença do Führer. Primeiro ele fixa nossas decorações e depois toma chá conosco em seu escritório. Ele fala de operações passadas no Oriente e das lições a serem aprendidas com elas; ele nos fala sobre a criação de novas unidades em andamento que certamente serão necessárias para enfrentar a próxima invasão dos Aliados Ocidentais. O país ainda será capaz de arrecadar um grande número de

divisões e a nossa indústria podem equipá-las com armamento suficiente.
Entretanto, o génio inventivo alemão, informa-nos ele, ainda está a trabalhar em projectos estupendos, e devemos conseguir arrancar a vitória ao bolchevismo. Só os alemães estão em condições de fazer isso, afirma. Ele está orgulhoso dos seus soldados da Frente Oriental e conhece o seu tremendo esforço e as dificuldades que enfrentam. Ele parece bem; e está cheio de ideias e de confiança no futuro.

Ao deixar Lotzen, devemos fazer um ligeiro desvio por Hohensalza até Gorlitz, onde daremos ao nosso galante Ju.. 87 um descanso de dois dias. A casa de Henschel na Saxônia não fica muito longe daqui, e ele segue de trem para se juntar a mim dois dias depois para nosso retorno ao front. Em seguida, sobrevoamos Viena, Krakau, Lemberg e Winiza até Kirowograd com tempo ruim. Quanto mais a leste chegamos, mais sentimos a iminência do inverno. Nuvens baixas com neve densa dificultam nosso voo e dificultam a manutenção do rumo. Sentimo-nos muito mais felizes quando, ao anoitecer, as nossas pipas-táxi chegam ao aeródromo congelado de Costromka e estamos novamente em casa com os nossos camaradas. Já está frio aqui, mas não temos motivos para reclamar porque a geada melhora o estado das estradas da aldeia.

Grandes espaços abertos são gelo sólido e nem sempre é fácil atravessá-los sem patins. Quando estamos de castigo devido ao mau tempo, reiniciamos os nossos jogos de hóquei no gelo. Mesmo os menos inclinados ao desporto ficam contagiados pelo entusiasmo dos restantes. Usamos todos os implementos concebíveis, desde tacos de hóquei regulamentares até vassouras e pás velhas. Os patins russos mais primitivos competem com calçados especiais equipados com lâminas adequadas de hóquei. Muitos simplesmente andam com botas de pele de aviador. É tudo um, é o exercício que importa.

Aqui no sul da Rússia temos dias quentes ocasionais que transformam tudo num atoleiro inconcebível. Talvez tenha algo a ver com a influência do Mar Negro ou do Mar de Azov. Nosso campo de aviação não pode
resistimos a tais caprichos do clima, e sempre nos afastamos e seguimos para a pista de Kirowograd. Um desses feitiços lamacentos

coincide com o Natal e o Ano Novo. Conseqüentemente, as unidades são obrigadas a celebrar esses feriados isoladamente, em vez de em uma festa geral do esquadrão. O Pai Natal trouxe uma surpresa para cada soldado e, olhando para a cara deles, ninguém adivinharia que este já é o quinto inverno da nossa campanha.

No início de 1944, o tempo realmente se instala e a atividade operacional aumenta. Os soviéticos avançam para oeste e sudoeste a partir da área a oeste de Dnjepropetrovsk e, por um curto período, cortam as comunicações rodoviárias entre Krivoi Rog e Kirowograd. Uma contra-ofensiva dos nossos velhos amigos, as 14ª e 24ª divisões blindadas, é muito bem sucedida. Além de fazermos um grande número de prisioneiros e de uma grande quantidade de material capturado, conseguimos acalmar, pelo menos temporariamente, este sector. Voamos continuamente de Kirowograd e estamos alojados bem perto do campo de aviação. A equipe da Ala está alojada nas proximidades. No dia em que se mudam, eles têm uma surpresa muito incômoda. O ajudante de ala, Sqdn./Ldr. Becker, também conhecido como "Fridolin", e o oficial engenheiro, Flt./Lt.

Katschner, não estão muito familiarizados com os sistemas de aquecimento local. O gás monóxido de carbono é gerado em seus quartos durante a noite, e Katschner acorda e encontra Fridolin já inconsciente. Ele cambaleia para o ar fresco arrastando Fridolin com ele, salvando assim a vida de ambos.
É particularmente trágico que um soldado perca a vida como resultado de um acidente bobo e não por ação inimiga. Depois vemos o lado engraçado disso e o acidente se torna uma piada permanente; ambos têm que suportar muitos puxões de perna.

No decorrer das nossas operações durante este período, testemunhamos um drama muito incomum. Saí com o voo antitanque S. e SW de Alexandrija; depois de disparar toda a nossa munição, voltamos para casa, rumo a Kirowograd, para reabastecer e munir-nos para outra surtida. Estamos percorrendo a planície quase plana a baixa altitude, a meio caminho de Kirowograd, e estou logo acima de uma sebe densa. Atrás dele, doze tanques estão em movimento. Eu os reconheço instantaneamente: todos os T 34 na direção N. Num piscar de olhos,

escalou e circulou ao redor da pedreira. De onde diabos eles vieram? Eles são soviéticos, sem sombra de dúvida. Nenhum de nós tem mais munição. Devemos, portanto, deixá-los seguir em frente. Quem sabe onde
eles chegarão quando pudermos retornar com munição nova e atacá-los.

Os T 34 não prestam atenção em nós e seguem seu caminho para trás da cerca viva. Mais ao norte, vejo outra coisa se movendo no chão. Sobrevoamos em baixo nível e reconhecemos camaradas alemães com tanques tipo IV. Eles olham para nós de seus tanques, pensando em qualquer outra coisa que não seja a proximidade de um inimigo e um possível conflito. Os dois lotes de tanques estão viajando um em direção ao outro, separados apenas por esta alta linha de arbustos. Nenhum dos dois consegue ver o outro porque os soviéticos estão se movendo em terreno submerso abaixo de um aterro ferroviário. Disparo Vereys vermelhos, aceno e coloco uma mensagem em um contêiner na qual informo aos meus colegas tanques quem e o que está vindo em sua direção a três quilômetros de distância, presumindo que ambos mantenham o mesmo curso. Ao mergulhar minha aeronave em direção ao local onde os T 34 estão viajando no momento, eu os alerto sobre a proximidade do inimigo.

Ambas as partes seguem em frente com firmeza. Circulando por baixo, observamos o que vai acontecer. Nossos tanques param num ponto onde há uma abertura de alguns metros na cerca viva. A qualquer momento, ambos podem ser repentinamente surpreendidos pela visão um do outro à queima-roupa. Espero tensamente pelo segundo em que ambos receberão o choque. Os russos fecharam o topo das suas torres; talvez eles suspeitem de algo em nossas manobras surpreendentes. Eles ainda estão rolando na mesma direção, viajando rápido. A distância lateral que separa as duas partes não é superior a quinze ou vinte metros. Agora!

Os russos no terreno submerso alcançaram a brecha e viram o inimigo à sua frente, do outro lado da cerca viva. Leva exatamente dois segundos para o primeiro tanque IV colocar fogo em seu número oposto à distância

de vinte jardas; pedaços e pedaços salpicam o ar. Dentro de alguns segundos - até então não vi um tiro disparado do resto dos T 34 - seis tanques russos estão em chamas. A impressão é que foram apanhados completamente de surpresa e ainda não compreenderam o que está a acontecer agora. Alguns T 34 aproximam-se sob a cobertura da sebe, o restante tenta escapar pelo aterro da ferrovia. Eles são imediatamente abatidos pelos tanques alemães que, entretanto, conseguiram um campo de tiro através da abertura. Todo o envolvimento dura um minuto. É à sua maneira único.

Sem perda para nós mesmos, todos os T 34 foram destruídos. Os nossos camaradas no terreno estão orgulhosamente exultantes com o seu sucesso; não estamos menos satisfeitos. Lançamos uma mensagem de felicidades e um pouco de chocolate e depois voamos para casa.

Depois de uma série de surtidas relativamente monótonas, geralmente não demora muito para que recebamos outro abalo. Conseguimos um agora. Saímos três de nós, Flg./ Off. Fickel e Flg./Desligado. Grampeador me escoltando com bombardeiros em uma caçada a tanques. Não temos escolta de caça conosco e acabamos de passar por uma de nossas unidades blindadas quando 12 a 15 Aircobras aparecem com intenções muito agressivas. Eles têm narizes vermelhos e parecem pertencer a uma boa unidade. Uma confusão selvagem começa perto do solo e fico feliz quando trouxe meus dois colegas em segurança para casa, embora nossas aeronaves não estejam totalmente intactas. Nossa experiência é frequentemente tema de discussões e reminiscências noturnas. Fickel e Stapler acham que tivemos um guincho bem estreito. Ao mesmo tempo, a discussão é uma lição útil para os nossos recém-chegados sobre a acção evasiva correcta no combate aéreo.

Nosso Esquadrão Único está estacionado há algum tempo em Slynka, N. de Nowo Ukrainka, W. de nós. Meu III Esquadrão também recebe ordens de transferência para lá com todos os 123 tripulantes voadores, enquanto nosso pessoal de terra segue por estrada para Pervomaisk no Bug. A notificação de minha promoção ao posto de Líder de Esquadrão chega ao final de nosso período em Kirowograd.

Em Slynka começa a parecer que o inverno realmente chegou. Um forte vento leste sopra quase todos os dias. As temperaturas caem para 20-30 graus abaixo de zero. O efeito do frio é perceptível na quantidade de aeronaves em serviço, pois a manutenção e reparos a céu aberto nessas temperaturas é um negócio especializado. É particularmente azar, porque uma ponta de lança da ofensiva russa, N. de Kirowograd, acaba de penetrar na garganta do vale de Marinowka. Estão a constituir reservas muito fortes para consolidar as posições conquistadas como trampolim para um novo avanço. Cada aeronave parcialmente utilizável no campo de aviação é usada para ataques de baixo nível. Em uma surtida para o leste, F1g./ Off. Fickel é forçado a cair após levar um tiro grave. O terreno não é desfavorável e consigo pousar bem perto dele e levá-lo a bordo de minha aeronave com seu artilheiro traseiro. Em pouco tempo estamos de volta ao nosso campo de aviação, mais pobres por mais uma aeronave.

Os tanques russos raramente realizam ataques noturnos, mas durante os próximos dias nós – nossos colegas N. em particular – teremos um gostinho deles. À meia-noite meu Int. Ops. O oficial me acorda com alguma agitação e relata que alguns homens pertencentes a um esquadrão de caça estacionado em Malaja Wisky acabaram de aparecer com um pedido para que eu decolasse imediatamente: os soviéticos entraram em seu campo de aviação entre as aeronaves e seus alojamentos na aldeia . Uma noite estrelada sem nuvens. Decido conversar pessoalmente com os refugiados. Malaja Wisky fica a 19 milhas ao norte e várias formações da Luftwaffe com suas aeronaves foram acomodadas neste campo de aviação.

"Tudo o que podemos dizer é que houve um barulho repentino enquanto dormíamos e quando olhamos para fora, tanques russos passavam com a infantaria empoleirada em cima deles." Outro descreve a invasão do campo de aviação pelos tanques. Tudo aconteceu muito rapidamente e é evidente que foram apanhados completamente de surpresa, pois estão apenas de pijama.

Peseio a situação e concluo que para mim decolar ali mesmo é impossível e também inútil, porque para atingir um tanque devo ter

visibilidade relativamente boa. Não basta que seja um céu claro e estrelado.
Teremos que esperar até o nascer do sol. É inútil pensar em lançar algumas bombas simplesmente para desanimar os passageiros da infantaria, porque o lugar é ocupado por unidades alemãs. São organizações de abastecimento, mais ou menos indefesas contra os tanques soviéticos.

Devemos decolar ao amanhecer; infelizmente, no voo de regresso teremos de enfrentar o nevoeiro, pois até agora parece suspeito.
Aproximamo-nos do campo de aviação em baixo nível e vemos nosso ataque antiaéreo pesado em ação no solo. Eles já nocautearam alguns dos monstros de aço mais aventureiros; o resto se retirou para se proteger e está fora de alcance.
Todo o pessoal das formações aéreas está em seus postos. À medida que sobrevoamos o campo de aviação, eles executam uma dança de guerra regular, pois não têm dúvidas de que iremos tirá-los da sua situação difícil. Um T 34 assumiu o controle de vôo, mas ficou lá, bêbado, torto entre os destroços. Alguns esconderam-se numa área fabril. Aqui a abordagem é dificultada pelas altas chaminés. Temos que ter um cuidado diabólico para não voar contra eles. Nossos canhões reverberam em todos os cantos da aldeia. Também jogamos bombas fora do local; pelo menos os Ivans que chegaram mais longe agora percebem que é melhor bater em retirada.

Na maior parte do tempo, dirigem-se para a saída oriental da aldeia, onde uma série de ravinas profundas oferecem cobertura. Também aqui estão estacionados os seus camiões de abastecimento com munições e gasolina. Eles esperam nos deter com ataques antiaéreos leves e médios, mas nós colocamos bombas em seus canhões AA e seguimos com canhões. Agora eles estão completamente silenciados. Pouco depois, os caminhões pegam fogo e explodem.

Os Ivans voam pela neve em direção ao leste. Nosso trabalho mais problemático hoje é o pouso em Slynka, já que a neblina no campo de aviação se recusa a dissipar e só permite um campo de visão muito curto ao pousar.

Ao anoitecer, já íamos e voltamos sete vezes com o esquadrão, enquanto eu, com outra aeronave, saímos quinze vezes. Malaja Wisky foi inocentada do inimigo com a perda de dezesseis tanques destruídos no ar.

Não muito depois deste episódio, nosso pessoal voador parte para se juntar ao nosso pessoal de terra em Pervomaisk Norte. O campo de aviação tem uma pequena pista de concreto, mas não serve para nada, a não ser para estacionar aeronaves para evitar que afundem na lama. É praticamente impossível decolar, pousar ou taxiar; todo o lugar é um atoleiro. Perto do campo de aviação há um vilarejo onde estamos alojados. Após a última surtida do dia, ou nos dias em que não for possível voar, Gadermann deve fazer seus exercícios. Depois de terminar uma longa corrida de cross country tomamos sempre uma banheira de água quente e fria, e terminamos com um rolo na neve em frente à casa em puris naturalibus. A sensação de boa forma após essa rotina é indescritível; é como nascer de novo. Alguns Pans e Paninkas, que de qualquer forma não veem bem a água, passam por acaso a uma certa distância da casa e ficam boquiabertos para todos nós, surpresos.

Estou certo de que as nossas palhaçadas são uma nova confirmação do seu cliché de propaganda: "Germanski nix Kultura".

Sem conhecer. reconhecimento, revelou-se uma perda de tempo fazer uma surtida ao amanhecer com uma formação maior neste sector. A área alvo pode ficar obscurecida pela neblina e então um ataque é impossível. Sair sem propósito é um desperdício de gasolina preciosa, para não falar do fato de que estes se encontraram. as condições podem ser fatais para formações maiores e tripulações inexperientes. Portanto, foi emitida uma ordem permanente que foi cumprida. O panfleto será enviado ao amanhecer, e seu relatório sobre as condições climáticas na área do nosso alvo proposto para aquele dia determinará se decolaremos ou não.
A tarefa geralmente é importante demais para que eu possa escolher alguém indiscriminadamente para esta patrulha; Fickel tem que sair com ele, ou com outra pessoa, se Fickel precisar descansar.

Certa manhã, estamos indo em direção à frente ao amanhecer. Aproveitei o tempo e decolamos antes do amanhecer.
Concentro-me em memorizar toda a frente deste setor. No crepúsculo vejo claramente o fogo da artilharia inimiga. Do seu volume podemos tirar conclusões para o dia seguinte. As posições da artilharia, uma vez localizadas, são instantaneamente marcadas no meu mapa. Em pouco tempo eles estarão irreconhecíveis e, muito provavelmente, algumas horas depois poderão estar sob bombardeio de nossos Stukas. Esta informação de reconhecimento é também de grande interesse para os nossos colegas no terreno. Se eu tiver voado baixo sobre a frente no início da manhã, posso fornecer ao exército informações exatas sobre os pontos de concentração inimigos. Desta forma, quaisquer surpresas para o dia seguinte são eliminadas. É uma imagem impressionante e, para mim, lá em cima, o clarão dos muitos canhões na penumbra, assemelha-se a uma vasta estação ferroviária onde as luzes piscam ou são constantemente acesas e apagadas. Fios ardentes de contas brilhantes e de cores escuras chegam até mim e formam uma espécie de linha de conexão com o chão. A defesa inimiga nos avistou.

Vereys de cores alegres disparam de baixo, sinais pré-arranjados entre as unidades no solo. Gradualmente, em nossas visitas matinais regulares, começamos a nos aproximar demais para o gosto de Ivan. Isto é um incômodo especial, porque de madrugada muitas vezes pegamos seus tanques desprevenidos.
Eles também gostam de aproveitar a primeira luz do dia para fazer uma surpresa e agora são alvejados por mim. Não se pode ficar magoado com Ivan por ter enviado seus Red Falcons para vasculhar a frente logo após o amanhecer. Freqüentemente temos conflitos com os Red Falcons. Não é exatamente agradável para nós dois manobrarmos contra um número superior sem proteção de caça.

Durante esta fase, Fickel parece muito pálido e Gadermann me aconselha a deixá-lo parar por um bom tempo, logo ou pelo menos para livrá-lo dessas saídas a sós comigo. Embora Fickel fale meio em tom de brincadeira quando diz, depois de pousar com uma aeronave gravemente danificada: "Isso tirou mais alguns anos da minha vida", posso ver por mim mesmo que ele não é um atleta e que nem mesmo sua resistência é suficiente. inesgotável. Mas eu aprecio

que ele não sugere não vir comigo, e em momentos como esse sempre sinto que essa camaradagem é algo muito bom.

O nosso actual reconhecimento da madrugada concentra-se nos pontos WNW e SW de Kirowograd, onde os soviéticos estão a fazer repetidas tentativas de romper com as suas massas inesgotáveis. Se prevalecer algum tipo de clima de vôo, partiremos com todo o esquadrão em uma nova surtida meia hora após nosso primeiro pouso, para atacar os alvos importantes que acabaram de ser reconhecidos. Agora, no inverno, um espesso véu de neblina torna toda observação mais ou menos um trabalho de suposição, e partimos sem qualquer certeza de que poderemos pousar aqui novamente dentro de uma hora. A névoa densa surge repentinamente e muitas vezes fica suspensa por várias horas, impenetrável. Quando é assim, um carro seria mais útil que um avião.

Certa ocasião, saí com Fickel; completamos o nosso reconhecimento e fizemos alguns ataques de baixo nível na área de Kirowograd. Já é dia e estamos voando para oeste a caminho de casa. Ainda temos mais da metade do caminho e chegamos a Nowo Ukrainka quando de repente voamos em meio a uma névoa densa. Fickel fica bem perto do meu avião para não me perder totalmente de vista. O chão agora é pouco visível. Acima do local que acabei de mencionar, percebo algumas chaminés altas bem na hora. O banco de nevoeiro atinge uma grande altura, de modo que não podemos voar acima dele. Terei que descer novamente em algum lugar ou outro. Quem sabe até onde essas condições climáticas se estendem? Para manter o rumo para oeste enquanto a nossa gasolina aguentar e confiar na sorte, e depois talvez aterrar numa área partidária, também não é solução. Não demorará muito até que alcancemos as nossas linhas e serei urgentemente necessário. Além disso, nosso combustível está muito baixo após nossa longa patrulha de reconhecimento, então a única coisa a fazer é ficar próximo ao solo e tentar chegar ao nosso campo de aviação com visibilidade mínima. Tudo é um borrão cinza. Sem horizonte. Flg./Desligado. A aeronave de Fickel desapareceu. EU

não o vejo desde Nowo Ukrainka. Talvez ele tenha batido numa chaminé, afinal.

Enquanto o terreno permanecer nivelado, poderemos voar através desta parede de nevoeiro. Assim que surge um obstáculo, postes telegráficos, árvores ou terreno elevado, tenho que puxar o joystick e instantaneamente dar de cara com uma sopa de ervilhas impenetrável. Tatear lentamente e ao acaso para sair desta neblina seria um risco irresponsável. O solo só é visível a três ou três metros de distância, mas neste nível algum obstáculo pode surgir repentinamente da neblina. Estou voando apenas com base na bússola e, a julgar pelo relógio, devo estar a vinte minutos de voo do meu campo de aviação em Pervomaisk. Agora ou a planície dá lugar às colinas ou o nevoeiro torna-se mais denso; o menor puxão no manche e eu estou bem no meio disso. Acabei de ter dificuldades para passar por alguns postes altos. Agora é uma coisa boa demais.

"Henschel, estamos descendo para terra firme."

De onde não tenho ideia, pois não consigo ver quase nada, apenas uma opacidade cinzenta. Abaixo os flaps de pouso e acelero de volta. Mantenho a aeronave em baixa velocidade e tateio o solo. Sem excesso. Chegamos a um impasse.
Henschel puxa o telhado e salta com um sorriso no rosto.

"Tivemos sorte daquela vez."

A visibilidade no terreno é de apenas cinquenta metros. Aparentemente estamos em uma colina de onde a neblina ainda desce. Digo a Henschel para voltar um pouco; Posso ouvir o que considero ser o som de veículos motorizados. Talvez uma estrada.
Enquanto isso, fico sentado em meu fiel Ju.87 e mais uma vez me alegro por estar vivo.
Henschel volta. Meu palpite estava certo; uma estrada corre atrás de nós. Os motoristas do exército lhe disseram que são uns bons quarenta quilômetros até Pervomaisk e que a estrada leva direto até lá. Ligamos o motor e taxiamos em direção à estrada. A visibilidade ainda é pouco mais de trinta,

no máximo quarenta metros. Taxiamos pela estrada muito larga como se estivéssemos dirigindo um carro, obedecendo às regras habituais de trânsito e permitindo a passagem de caminhões pesados. Onde o trânsito está congestionado, paro para evitar o risco de acidente, caso os motoristas do caminhão não consigam ver meu avião até que estejam bem em cima de nós. Muitos deles pensam que estão vendo um avião fantasma. Então eu taxiei por duas horas, subindo e descendo o vale. Chegamos então a uma passagem de nível; não há como passar por isso com minhas asas, por mais que eu vire e manobre. Aqui eu largo meu avião na beira da estrada. Apenas 71/2 milhas até Pervomaisk. Com a carona de um carro do exército que passa, estou rapidamente de volta à nossa dispersão. Enquanto isso, Henschel monta guarda em nossa máquina e é substituído pelo primeiro turno. Os nossos camaradas estão preocupados connosco porque já passou o tempo que se poderia esperar que a nossa gasolina durasse e também porque entretanto não havíamos telefonado de lado nenhum e eles estão muito felizes com o nosso regresso.

Ainda não há sinal de Fickel. Estamos muito preocupados. Ao meio-dia, a neblina se dissipa, volto para meu avião e saio da estrada. Poucos minutos depois ela está novamente em nosso campo de aviação em Pervomaisk e os fiéis mecânicos olham para ela como se fosse um pródigo retornado. Outra surtida à tarde. Quando chego, Gadermann me diz que Fickel telefonou de Nowo Ukrainka. Ele e seu artilheiro de retaguarda encontraram o caminho seguro para sair do nevoeiro. Ele me perdeu quando ficou mais espesso e pousou ao mesmo tempo. Agora nossa alegria é grande.

Pouco depois disto, o ponto focal das nossas operações desloca-se mais para norte. Uma força alemã está cercada na área de Tscherkassy e uma operação de socorro será realizada com reservas recém-recolhidas. O ataque de socorro é realizado principalmente a partir do S. e SW. Geralmente apoiamos as 11ª e 13ª divisões blindadas que, avançando para o norte a oeste de Nowy Mirgorod, alcançaram um setor do rio. Os soviéticos estão fortemente entrincheirados por trás disso. Aqui há muitos bons alvos para nós; a actividade aérea de ambos os lados é intensa, os Iron Gustavs em particular tentam imitar-nos atacando as nossas divisões de tanques e as suas unidades de abastecimento. Com

nossos lentos Ju.87 sempre fazemos o nosso melhor para quebrar e afugentar essas formações IL II, mas eles são um pouco mais rápidos do que nós porque, ao contrário de nós, eles têm um trem de pouso retrátil. Além disso, sendo mais fortemente blindados, são consideravelmente mais pesados. Isto é perceptível quando se aproxima para atacar; eles podem ganhar velocidade muito mais rapidamente. Mas como normalmente estamos ocupados com ataques de baixo nível, tentar ultrapassá-los está fora de questão.

Durante esta fase tive sorte em um encontro com Iron Gustavs. Os meus voos partem numa missão de bombardeamento contra posições preparadas pelos soviéticos numa floresta. Estou circulando acima deles porque estou pilotando uma aeronave que carrega canhões e ainda não consegui encontrar nenhum tanque para atacar. Uma formação IL II voa diagonalmente à nossa frente, 900 pés abaixo em rumo SE, escoltada por Lags e Airocobras. Meu número 2 carrega bombas. Digo a ele que estamos atacando a formação IL. Já estamos perdendo altura. Quando chego a noventa metros deles, vejo que não posso mais alcançá-los e que os Gustavs de Ferro estão novamente viajando mais rápido do que eu. Além disso, os lutadores estão se interessando por mim. Dois deles já se aproximaram de mim. É um tiro longo, mas coloco um dos pássaros desajeitados na mira e solto uma bala de munição antitanque de cada um dos meus canhões de disparo lento. O Gustav se torna uma bola de fogo e se desintegra em uma chuva de partículas de fogo. O resto parece ter se recuperado adequadamente; eles descem ainda mais rápido e a distância entre nós aumenta visivelmente. Além disso, já é hora de começar a tecer, pois os lutadores estão atrás do malfeitor. Minhas táticas evasivas me aproximam do meu esquadrão, e então os russos se afastam. Sem dúvida eles acham que nossa escolta de caças não está longe, de modo que não será tão fácil me abater. À tarde Flg./Off. Kunz não consegue retornar de uma surtida no mesmo setor; com setenta reivindicações, ele liderou a lista de tanques destruídos.

A sua sorte começou na área de Bjelgorod e Charkow, desde então ganhou muito mais experiência. Sua perda é um grande golpe para nós e abre mais uma lacuna em nosso círculo de camaradas.

A ofensiva geral para socorrer a força cercada na área de Tscherkassy é bem-sucedida e nossas tropas de choque conseguem criar uma espécie de via para o bolsão. Uma vez estabelecida a ligação, a frente aqui é retirada juntamente com a protuberância. Em consequência, recuamos de Pervomiask para Rauchowka e, no que nos diz respeito, a área de Nowo Mirgorod fica muito atrás das linhas russas.

Pouco tempo depois, as formações de bombardeiros americanos voando para o leste, após cumprirem suas missões sobre a Alemanha, pousam em Nowo Mirgorod, onde suas aeronaves são revisadas por seus aliados para uma nova surtida. A sua base operacional, tal como acontece com muitas formações americanas, é o Mediterrâneo.

Entretanto, a sul de nós, a situação também mudou e a nossa cabeça de ponte em Nikopol foi abandonada. Os soviéticos avançam na área de Nikolajew, e as divisões alemãs ao noroeste dela encontram-se envolvidas em combates muito pesados.

13 - RETIRO PARA O DNIESTER

Em Março de 1944, a nossa frente sul está na defensiva, contestando ferozmente os esforços das fortes forças russas para efectuar um avanço decisivo em direcção ao sul, de modo a liquidar toda a frente alemã no sul. Meu esquadrão Stuka está operando em Rauchowka, 200 quilômetros ao norte de Odessa, em apoio às nossas unidades do exército. Estamos no ar desde o amanhecer até ao anoitecer, fazendo o máximo para aliviar os nossos camaradas pressionados no terreno, destruindo tanques e atacando a artilharia e os "órgãos de barril" de Estaline. Nossos esforços são

bem sucedido na prevenção de qualquer violação decisiva da nossa frente. Além disso, o exército, como resultado desta acção retardadora vitoriosa, é capaz de, algumas semanas mais tarde, retirar-se em boa ordem para novas posições mais a oeste.

Um dia, durante esta batalha, saímos para WNW ao longo do Dniester em uma patrulha de reconhecimento. O rio abaixo de nós faz uma curva para o noroeste Sinais urgentes dos romenos relataram grandes comboios de formações motorizadas e blindadas vermelhas em movimento ao redor e a oeste de Jampol. À primeira vista, o relatório parece bastante incrível, porque, se for verdade, deve significar que os soviéticos avançaram para o norte ao mesmo tempo que lançaram a sua ofensiva no sul e já estariam a 200 quilómetros na nossa retaguarda, em Bessarábia. Realizo o reconhecimento com outra aeronave de companhia. Infelizmente, estes receios confirmam-se. Fortes concentrações soviéticas de todas as armas estão a concentrar-se na área de Jampol e, além disso, uma grande ponte está em construção.

Não podemos deixar de nos perguntar como é possível que esta operação não tenha sido observada até agora. Não é nada estranho para nós, tivemos muitas vezes a mesma experiência durante a campanha russa. A nossa Frente Leste é sempre muito pouco controlada; frequentemente áreas inteiras entre os pontos-chave momentâneos são apenas patrulhadas. Uma vez rompida esta cadeia de postos avançados, o inimigo avança para uma zona indefesa. Muito atrás da linha, talvez ele encontre uma empresa de panificação, de alguma unidade fornecedora não beligerante.
A vastidão do país é o aliado mais valioso da Rússia. Com o seu inesgotável poder humano, ele pode facilmente colocar as suas massas em qualquer vácuo fracamente defendido.

Embora a situação na região de Jampol seja ameaçadora, não a consideramos absolutamente desesperadora porque este sector, sendo a porta de entrada para o seu próprio país, foi confiado aos romenos. Assim, nas minhas instruções para este reconhecimento, fui informado de que esperava a presença de divisões romenas de cobertura no Dniester e, portanto, fui avisado para ser

cuidado com os efeitos de qualquer ataque. Apenas pelos seus uniformes não é fácil distinguir os romenos dos russos pelo ar.

O objectivo estratégico da ofensiva soviética é claro: um cerco ainda mais amplo das nossas forças no sul e um ataque simultâneo, através de Jassy, aos campos petrolíferos de Ploesti. Como a intervenção do meu esquadrão na área de Nikolajew ainda é necessária diariamente, a princípio não nos é possível realizar mais de uma ou duas surtidas neste setor. Para todas as nossas operações utilizamos o aeródromo avançado de Kotowsk, S. de Balta. Então agora, de forma incomum, esta missão nos leva para oeste. Os nossos principais alvos são as concentrações de tropas no bairro de Jampol e a ponte que aí está a ser construída. Após cada ataque, os soviéticos substituem imediatamente os pontões danificados e apressam-se com a conclusão da ponte. Eles tentam esmagar nossos ataques por meio de intensa artilharia antiaérea e interceptação de caças, mas nem uma vez permitimos que eles nos façam recuar com nossa missão.

incompleto.

Nossos sucessos são corroborados por mensagens de rádio russas captadas. Estas consistem principalmente em queixas contra os seus próprios combatentes, os Falcões Vermelhos, acusando-os de cobardia e enumerando as suas perdas em homens, armas e material de construção causadas pela sua poltroonaria. Muitas vezes conseguimos ouvir conversas R/T russas entre suas unidades terrestres e os Red Falcons. Há um oficial que fala russo em meu esquadrão que sintoniza seu aparelho sem fio no comprimento de onda e instantaneamente faz uma tradução literal. Os russos costumam gritar descontroladamente no R/T para interferir na nossa recepção. A frequência russa é geralmente praticamente igual à nossa. Os soviéticos frequentemente tentam nos dar alterações de alvos durante o vôo. É claro que os novos alvos estão dentro das linhas alemãs. Essas supostas correções são emitidas em alemão fluente, mas logo percebemos esse truque e, uma vez que estou ciente disso, se algum dia receber uma dessas correções falsas quando estiver no ar, invariavelmente desço para ter certeza de que o alvo alterado é realmente um objetivo inimigo. Muitas vezes ouvimos um grito de alerta: "Cancele o ataque. Alvo ocupado pelas nossas próprias tropas."

O orador é, nem é preciso dizer, um russo. Suas últimas palavras são geralmente abafadas pelo barulho de nossas bombas. Damos muitas risadas quando ouvimos o controle de solo amaldiçoando os caças russos.

"Falcões Vermelhos, iremos denunciá-los ao Comissário por covardia. Entrem e ataquem os porcos nazistas. Perdemos novamente nosso material de construção e muitos equipamentos."

Há muito que estamos familiarizados com o mau moral da maior parte dos pilotos de caça vermelhos; apenas algumas unidades de crack são uma exceção à regra. Esses relatos de perdas de material são uma valiosa confirmação do nosso sucesso.

Poucos dias antes de 20 de março de 1944, somos prejudicados por um mau tempo com fortes tempestades de chuva. No jargão do aviador dizemos: “Até os pardais têm que andar”. Voar é impossível. Enquanto este tempo durar, os soviéticos podem continuar o seu avanço e avançar com a travessia do Dniester sem serem molestados. Não há perspectiva de formar uma frente defensiva contra esta ameaça no terreno; nem sequer uma única empresa pode ser poupada do sector Nikolajew e não existem outras reservas disponíveis. Em qualquer caso, assumimos que os nossos aliados romenos defenderão o seu próprio país com a fúria fanática da autopreservação e assim compensarão a nossa fraqueza numérica.

No dia 20 de Março, depois de sete missões na área de Nikolajew e Balta, descolo com o meu esquadrão no oitavo dia, a nossa primeira missão em cinco dias contra a ponte de Jampol. O céu é de um azul brilhante e pode-se presumir que após esta pausa prolongada a defesa terá sido consideravelmente fortalecida pela proteção antiaérea e dos caças. Como meu campo de aviação e a própria Rauchowka são um atoleiro, nosso esquadrão de caça mudou-se para o campo de aviação de concreto em Odessa. Nós, com nossos pneus largos, conseguimos lidar melhor com a lama e não ficamos imediatamente atolados nela. Marcamos um encontro por telefone para um determinado período, a cerca de trinta milhas do alvo, a 7.500 pés acima de uma curva visível do

rio Dniester. Mas aparentemente também surgiram dificuldades em Odessa.
Minha escolta não está no ponto de encontro. O alvo está claramente visível, então atacamos naturalmente. Existem várias novas tripulações em meu esquadrão. A qualidade deles não é tão boa quanto costumava ser. Os homens realmente bons já estão na frente há muito tempo, e a gasolina para fins de treinamento foi racionada estritamente para tantos galões por homem. Acredito firmemente que, se tivesse ficado limitado a um subsídio tão pequeno, não teria conseguido um desempenho melhor do que os novos estagiários. Ainda estamos a cerca de doze milhas de nossa
objetivo quando dou o aviso: "Lutadores inimigos". Mais de vinte Lag 5 soviéticos estão se aproximando. Nossa carga de bombas dificulta nossa manobrabilidade. Eu voo
em elipses defensivas para poder a qualquer momento entrar atrás dos caças, pois seu objetivo é abater minha aeronave traseira. Apesar da batalha aérea, gradualmente trabalho em direção ao meu objetivo. Russos individuais que tentam me abater com uma passagem frontal eu decepciono com táticas extremamente móveis e então, no último momento, mergulho no meio deles e começo a subir. Se as novas equipes conseguirem fazer isso hoje, terão aprendido muito.

"Prepare-se para o ataque, fiquem juntos - de perto - ataquem!"

E eu venho para o ataque à ponte. Enquanto mergulho, vejo o brilho de uma série de posições antiaéreas. Os projéteis passam gritando pela minha aeronave. Henschel diz que o céu é uma massa de algodão, seu nome para a explosão. Nossa formação está perdendo coesão, confundi-la, tornando-nos mais vulneráveis aos combatentes. Aviso aos que ficaram para trás:

"Voe, alcance-nos, estamos tão assustados quanto você." Não são poucos os palavrões que passam pela minha língua. Dou uma volta e, a 3.600 metros de altura, vejo minha bomba quase errar a ponte. Então há um vento soprando.

"Vento de bombordo, correto para bombordo."

Um golpe direto do nosso número 3 finaliza a ponte. Circulando, localizo os locais dos canhões da artilharia antiaérea ainda agressiva e dou a ordem para atacá-los.

“Eles estão indo muito bem hoje”, opina Henschel.

Infelizmente, duas novas tripulações ficaram um pouco para trás no mergulho. Atrasos os isolam. Um deles está completamente crivado e passa por mim em direção ao território inimigo. Tento alcançá-lo, mas não posso deixar todo o meu esquadrão em apuros por causa dele. Eu grito com ele no R/T, eu o amaldiçoo; não adianta. Ele voa para a margem russa do Dniester. Apenas uma fina faixa de fumaça sobe de sua aeronave. Ele certamente poderia ter voado por mais alguns minutos, como o outro faz, e assim alcançar nossas próprias linhas.

“Ele perdeu completamente a coragem, idiota”, comenta Fickel no R/T. No momento não posso mais me preocupar com ele, pois devo tentar manter minha formação irregular unida e manobrar de volta para o leste em elipses.
Depois de um quarto de hora, os combatentes vermelhos saem derrotados e seguimos em formação regular para nossa base. Ordeno ao capitão do sétimo vôo que conduza a formação para casa. Com piloto desligado. Fischer, pilotando a outra aeronave da equipe, faço uma curva e voo de volta em um nível baixo, deslizando pela superfície do Dniester, pelas margens íngremes de cada lado. A uma curta distância à frente, na direção da ponte, avisto os caças russos a 3.000 a 9.000 pés. Mas aqui no leito do rio sou difícil de ver e sobretudo a minha presença não é esperada. Ao subir abruptamente sobre o matagal na margem do rio, avisto nosso avião três ou três quilômetros à direita. Fez uma aterragem forçada num campo. A tripulação está perto dele e gesticula descontroladamente enquanto eu sobrevoo em um nível mais baixo. “Se você tivesse prestado tanta atenção em mim antes, esta delicada operação não teria sido necessária”, murmuro para mim mesmo enquanto me viro para ver se o campo é adequado para um pouso. Isso é. Encorajo-me com um suspiro: "Tudo bem então... vá em frente. Este grupo de hoje será a sétima tripulação que terei apanhado debaixo do nariz dos russos." Eu digo a Plt./Off. Fischer vai ficar

no ar e interferir nos caças caso eles ataquem. Conheço a direção do vento pelo bombardeio da ponte. - Flaps para baixo, acelerador para trás, descerei num instante. - O que está acontecendo? Eu ultrapassei - preciso abrir e dar a volta novamente. Isso nunca aconteceu comigo antes em tal momento. É um presságio não pousar? Você está muito perto do alvo que acaba de ser atacado, muito atrás das linhas soviéticas! - Covardia? Mais uma vez, acelero para trás, abaixei os flaps - estou no chão... e imediatamente percebo que o chão está muito macio; Eu nem preciso frear.

Meu avião para exatamente na frente dos meus dois colegas. Eles são uma tripulação nova, um cabo e um LAC Henschel levanta o velame e eu lhes dou um sinal para entrarem e serem rápidos. O motor está ligado, eles sobem atrás com Henschel. Red Falcons estão circulando no alto; eles ainda não nos avistaram.

"Pronto, Henschel?"

"Sim." Abro o acelerador, freio esquerdo - com a intenção de taxiar de volta para decolar novamente exatamente da mesma maneira que pousei. Minha roda de estibordo está enterrada profundamente no chão. Quanto mais eu abro o acelerador, mais minha roda o consome. Minha aeronave se recusa a sair do local. Talvez seja apenas porque muita lama está presa entre o guarda-lamas e a roda.

"Henschel, saia e tire o guarda-lama, talvez então possamos conseguir."

O pino de fixação quebra, a carcaça da roda permanece colocada; mas mesmo sem ele não conseguiríamos decolar, ficamos presos na lama. Puxo o manche até o estômago, alivio-o e dou ré a todo vapor. Nada tem a mínima utilidade. Talvez seja possível fazer panquecas, mas isso também não nos ajuda. Pl./Desligado. Fischer voa mais abaixo de nós e pergunta pelo R/T:

"Devo pousar?"

Após uma hesitação momentânea, digo a mim mesmo que, se ele pousar, também não poderá decolar novamente e respondo: "Não, você não deve pousar. Você deve voar para casa".

Dou uma olhada em volta. Lá vêm os Ivans, em massa, a quatrocentos metros de distância. Precisamos sair. "Siga-me", eu grito - e já estamos correndo para o sul tão rápido quanto nossas pernas podem nos levar. Ao sobrevoar, vi que estamos a cerca de seis quilômetros do Dniester. Devemos atravessar o rio, façamos o que fizermos, ou seremos presas fáceis dos perseguidores Vermelhos. Correr não é uma questão simples; Estou usando botas de pele altas e um casaco de pele. Suor não é a palavra! Nenhum de nós precisa de estímulo; não temos intenção de acabar num campo de prisioneiros soviético, o que já significou a morte instantânea de tantos pilotos de bombardeiros de mergulho.

Estamos correndo há meia hora. Estamos fazendo um show muito bom; os Ivans estão uns bons oitocentos metros atrás. De repente, encontramo-nos à beira de falésias quase perpendiculares, ao pé das quais corre o rio. Corremos de um lado para outro, procurando alguma forma de descê-los... impossível! Os Ivans estão em nosso encalço. Então, de repente, uma lembrança da infância me dá uma ideia. Costumávamos deslizar de galho em galho do topo dos abetos e, dessa forma, freando a queda, chegávamos ao fundo com segurança. Há muitos arbustos grandes e espinhosos, como a nossa rosa canina, crescendo na face de pedra do penhasco. Um após o outro, escorregamos e pousamos na margem do rio, no fundo, dilacerados em todos os membros e com as roupas em tiras. Henschel fica bastante nervoso. Ele grita:

"Mergulhe imediatamente. Melhor ser afogado do que capturado pelos russos."

Aconselho o bom senso. Estamos entusiasmados com a corrida. Uma breve pausa e depois tire o máximo de roupa que pudermos. Enquanto isso, os Ivans chegaram ofegantes ao topo. Eles não podem nos ver porque estamos num ângulo cego do seu campo de visão. Eles correm para cima e para baixo, incapazes de imaginar para onde desaparecemos. É uma coisa fácil eles pensarem que é impossível que

saltamos o precipício. O Dniester está inundado; a neve está derretendo e aqui e ali um pedaço de gelo passa. Calculamos a largura do rio em seiscentos metros, a temperatura em 3-4 graus acima de zero. Os outros três já estão entrando na água; Estou apenas me desfazendo das botas e da jaqueta de pele. Agora eu os sigo, vestido apenas com camisa e calça; debaixo da camisa meu mapa, nos bolsos das calças minhas medalhas e minha bússola. Ao tocar na água, digo para mim mesmo: “Você nunca vai entrar aqui” - então penso na alternativa e já estou riscando.

Em pouco tempo o frio é paralisante. Respiro fundo, não sinto mais que estou nadando. Concentre-se bastante, pense nas braçadas e execute os movimentos! Apenas imperceptivelmente a margem oposta se aproxima.
Os outros estão à minha frente. Penso em Henschel. Ele passou no teste de natação comigo quando estávamos no voo reserva em Graz, mas se ele der tudo hoje em condições mais difíceis poderá repetir esse tempo recorde, ou talvez chegar muito perto dele. No meio do caminho estou no mesmo nível dele, alguns metros atrás do artilheiro da outra aeronave; o cabo está bem à frente, parece ser um excelente nadador.

Gradualmente, a pessoa morre para todas as sensações, exceto para o instinto de autopreservação que lhe dá força; é dobrar ou quebrar. Estou impressionado com a resistência dos outros, pois como ex-atleta estou acostumado ao esforço excessivo. Minha mente viaja de volta. Eu sempre terminava nos 1.500 metros, muitas vezes brilhando de calor depois de tentar ter o melhor desempenho possível em outros nove exercícios disciplinares. Esse treinamento duro me paga agora.
Em termos desportivos, o meu esforço real não excede noventa por cento da minha capacidade. O cabo sai da água e se joga na margem. Um pouco mais tarde, chego à segurança da costa com o LAC logo atrás de mim. Henschel ainda tem mais 150 jardas pela frente. Os outros dois estão rígidos, congelados até os ossos, o artilheiro divagando delirantemente. Pobre sujeito! Sento-me e observo Henschel lutando. Mais 80 jardas.
De repente, ele levanta os braços e grita: "Não posso continuar, não posso continuar

mais!" e afunda. Ele sobe uma vez, mas não uma segunda vez. Eu pulo de volta na água, agora aproveitando os últimos dez por cento da energia que espero que tenha me sobrado. Chego ao local onde acabei de ver Henschel descer. Não posso mergulhar, pois para mergulhar preciso encher os pulmões, mas com o frio não consigo ar suficiente. Depois de várias tentativas infrutíferas, consigo voltar para a margem. Se eu tivesse conseguido agarrar Henschel, eu deveria ter permanecido com ele no Dniester. Ele estava muito pesado e a tensão teria sido demais para quase qualquer um. Agora estou deitado na margem... mole... exausto... e em algum lugar profundamente arraigado miséria para o meu amigo Henschel. Um momento depois rezamos um Paternoster para o nosso camarada.

O mapa está encharcado de água, mas tenho tudo na cabeça. Só o diabo sabe até que ponto estamos atrás das linhas russas. Ou ainda existe a possibilidade de, mais cedo ou mais tarde, encontrarmos os romenos? Eu verifico nossos braços; Eu tenho um 6,35 mm. revólver com seis tiros, o cabo 7,65 com carregador cheio, o LAC perdeu o revólver na água e ficou com apenas a faca quebrada de Henschel. Começamos a caminhar para o sul com essas armas nas mãos. O país suavemente ondulado é familiar ao sobrevoá-lo. Diferenças de contorno de talvez duzentos metros, poucas aldeias, 30 milhas ao sul, uma ferrovia que vai de leste a oeste. Conheço dois pontos: Balti e Floresti. Mesmo que os russos tenham feito uma penetração profunda, podemos contar com que esta linha ainda estará livre do inimigo.

São cerca de 15 horas, o sol está alto no SW. Brilha obliquamente em nossos rostos à nossa direita. Primeiro entramos num pequeno vale com colinas moderadamente altas de ambos os lados. Ainda estamos entorpecidos, o cabo ainda delirante. Aconselho cautela. Devemos tentar contornar todos os lugares habitados. Cada um de nós recebe um setor definido para manter sob observação.

Estou faminto. De repente me ocorre que não comi nada o dia todo. Esta foi a oitava vez que saímos e não houve tempo para uma refeição entre as saídas. Um relatório tinha que ser escrito e enviado ao grupo no nosso retorno de cada missão, e

instruções para o próximo anotadas por telefone. Enquanto isso, nossos aviões eram reabastecidos e rearmados, as bombas eram carregadas e descarregadas novamente. As tripulações puderam descansar nos intervalos e até fazer uma refeição, mas nesse aspecto eu não contei como uma delas.

Acho que já devemos estar caminhando há uma hora; o sol começa a perder força e nossas roupas começam a congelar. Eu realmente vejo algo à nossa frente ou estou enganado? Não, é bastante real. Avançando em nossa direção, longe do brilho do sol - é difícil ver claramente - estão três figuras a trezentos metros de distância. Eles certamente nos viram.
Talvez eles estivessem deitados de bruços atrás daquela cordilheira. São grandes camaradas, sem dúvida romenos. Agora posso vê-los melhor. Os dois do lado de fora do trio têm rifles pendurados nos ombros, o do meio carrega uma metralhadora Tommy. Ele é jovem, os outros dois têm cerca de quarenta anos, provavelmente reservistas. Eles se aproximam de nós de maneira nada amigável em seus uniformes verde-marrons. De repente, ocorre-me que já não usamos uniformes e que, consequentemente, a nossa nacionalidade não é imediatamente evidente.
Aconselho apressadamente o cabo a esconder o revólver enquanto faço o mesmo, para o caso de os romenos ficarem nervosos e abrirem fogo contra nós.
O trio agora para um metro à nossa frente e nos olha com curiosidade.
Começo explicando aos nossos aliados que somos alemães que fizemos um pouso forçado e imploro que nos ajudem com roupas e alimentos, dizendo-lhes que queremos voltar para nossa unidade o mais rápido possível.

Eu digo: “Somos aviadores alemães que fizeram um pouso forçado”, ao que seus rostos escurecem e no mesmo momento tenho os três canos de suas armas apontados para meu peito. O jovem instantaneamente agarra meu coldre e tira meu 6,35. Eles estão de costas para o sol. Eu tive isso em meus olhos.
Agora dou uma boa olhada neles. Foice e martelo - logo, russos. Não penso nem por um segundo em ser feito prisioneiro, penso apenas em escapar. Há cem para uma chance de conseguir isso. Provavelmente há um bom preço pela minha cabeça na Rússia, e minha captura provavelmente será ainda melhor recompensada. Para explodir meu cérebro

sair não é uma consideração prática. Estou desarmado. Lentamente viro a cabeça para ver se a barra está limpa. Eles adivinham minha intenção e um deles grita “Stoi!” (Pare!) Eu me abaixo enquanto faço uma volta dupla e corro, agachando-me e desviando para a direita e para a esquerda. Três tiros foram disparados; eles são seguidos por um estrondo ininterrupto de fogo rápido. Uma dor aguda no meu ombro. O sujeito com a metralhadora me atingiu à queima-roupa no ombro, os outros dois não acertaram.

Corro como uma lebre, ziguezagueando encosta acima, as balas assobiando acima e abaixo de mim, para a direita e para a esquerda. Os Ivans correm atrás de mim, param, disparam, correm, disparam, correm, disparam, correm. Há pouco tempo eu acreditava que mal conseguia colocar uma perna na frente da outra, de tão rígido que estava com o frio, mas agora estou fazendo a corrida da minha vida. Nunca fiz 400 jardas em tempo mais rápido. O sangue jorra do meu ombro e é um esforço lutar contra a escuridão diante dos meus olhos. Ganhei cinquenta ou sessenta metros em relação aos meus perseguidores; as balas assobiam incessantemente. Meu único pensamento: “Só está perdido aquele que se dá por perdido”. A colina parece interminável. Minha direção principal ainda é em direção ao sol para dificultar que os Ivans me atinjam. Eu sou
deslumbrado pelo brilho do sol e é fácil calcular mal. Acabei de ter uma lição sobre isso. Agora chego a uma espécie de cume, mas minhas forças estão se esgotando e para esticá-lo ainda mais decido manter-me no topo do cume; Nunca mais conseguirei subir e descer colinas. Então, na direção dupla em direção ao sul ao longo do cume.

Não posso acreditar no que vejo: no topo da colina, vinte Ivans correm em minha direção. Aparentemente eles viram tudo e agora pretendem reunir sua presa exausta e ferida. Minha fé em Deus vacila. Por que Ele primeiro me permitiu acreditar no possível sucesso da minha fuga? Pois eu saí da primeira situação absolutamente desesperadora da minha vida. E será que Ele agora me entregará desarmado, privado da minha última arma, da minha força física?

Minha determinação de escapar e viver de repente revive. Corro morro abaixo, isto é, desço a encosta oposta àquela por onde subi.
Atrás de mim, a duzentos ou trezentos metros de distância, meus perseguidores originais, os

pacote novo para um lado de mim. O primeiro trio foi reduzido a dois; no momento eles não podem me ver, pois estou do outro lado da colina. Um deles ficou para trás para trazer meus dois camaradas que ficaram parados quando eu segui em frente. Os cães à minha esquerda agora mantêm um percurso paralelo, também descendo a colina, para me interromper. Agora surge um campo arado; Tropeço e por um instante tenho que tirar os olhos dos Ivans. Estou morto de cansaço, tropeço num torrão de terra e fico onde caí. O fim não pode estar longe. Murmuro mais uma maldição que não tenho

revólver e, portanto, nem mesmo a chance de roubar os Ivans de seu triunfo em me fazer prisioneiro. Meus olhos estão voltados para os Reds. Eles agora estão correndo pela mesma terra arada e precisam ter cuidado ao pisar.
Eles correm por mais quinze metros antes de erguerem os olhos e olharem para a direita de onde estou deitado. Eles agora estão no mesmo nível de mim, depois diagonalmente à frente, enquanto avançam em uma linha a 250 metros de distância. Eles param e olham ao redor, incapazes de entender onde eu poderia ter ido. Deito-me na terra ligeiramente congelada e me coço com os dedos no solo. É uma proposta difícil; tudo é tão difícil. Os miseráveis pedaços de terra que consigo arrancar, jogo em cima de mim, formando uma toca de raposa. Minha ferida está sangrando, não tenho nada para fazer um curativo; Deito-me de bruços na terra gelada com minhas roupas encharcadas; dentro de mim estou quente de excitação com a perspectiva de ser pego a qualquer momento. Mais uma vez, as chances são de cem para uma de eu ser descoberto e capturado em pouco tempo. Mas será isso uma razão para perder a esperança no quase impossível, quando só acreditando que o quase impossível é possível é que isso se pode tornar possível?

Aí agora, os russos estão vindo em minha direção, diminuindo continuamente a distância entre nós, cada um deles vasculhando o campo por conta própria, mas ainda não metodicamente. Alguns deles estão olhando na direção errada; eles não me incomodam. Mas há um vindo direto em minha direção. O suspense é terrível. A vinte passos de mim ele para. Ele está olhando para mim? É ele? Ele está inconfundivelmente olhando em minha direção. Ele não está vindo? O que ele está esperando? Ele hesita por vários minutos; parece uma eternidade para mim. De vez em quando ele vira um pouco a cabeça para

a direita, um pouquinho para a esquerda; na verdade, ele está olhando muito além de mim. Ganho uma confiança momentânea, mas então percebo o perigo mais uma vez se agigantando diante de mim e minhas esperanças se esvaziam. Enquanto isso, as silhuetas dos meus primeiros perseguidores aparecem no cume, aparentemente, agora que tantos cães estão no rastro, eles deixaram de levar a sério sua tarefa.

De repente, atrás de mim, ouço o barulho de um avião e olho por cima do ombro. Meu esquadrão Stuka está sobrevoando o Dniester com uma forte escolta de caças e duas Fieseler Storches. Isso significa que Flt./Off.
Fischer deu o alarme e estão me procurando para me tirar dessa confusão. Lá em cima eles não suspeitam que estejam procurando na direção errada, que há muito tempo eu estive seis milhas mais ao sul, deste lado do rio. A esta distância não consigo nem atrair seus
atenção; Não me atrevo nem a levantar o dedo mínimo. Eles fazem um circuito após o outro em diferentes níveis. Então eles desaparecem em direção ao leste, e muitos deles estarão pensando: "Desta vez até ele está farto." Eles voam para casa. Saudosamente eu os sigo com meus olhos. Você pelo menos sabe que esta noite dormirá em um abrigo e ainda estará vivo, ao passo que não consigo adivinhar quantos minutos a mais de vida me serão concedidos. Então eu fico lá tremendo. O sol se põe lentamente. Por que ainda não fui descoberto?

Sobre o cume da colina surge uma coluna de Ivans, em fila indiana, com cavalos e cães. Mais uma vez duvido da justiça de Deus, pois agora a escuridão crescente deveria ter me dado proteção. Posso sentir a terra tremer sob seus pés. Meus nervos estão à flor da pele. Eu semicerro os olhos atrás de mim. A uma distância de cem metros, homens e animais passam por mim. Por que nenhum cachorro sente meu cheiro? Por que ninguém me encontra? Pouco depois de passar por mim, eles se posicionam em intervalos de dois metros. Se tivessem feito isso cinquenta metros antes, teriam me pisoteado. Eles desaparecem no crepúsculo que cai lentamente.

O último brilho da noite cede ao aparecimento de estrelas azuis e fracamente cintilantes. Minha bússola não tem mostrador fosforescente, mas ainda há luz suficiente para lê-la. A minha orientação geral deve continuar a ser o sul. Vejo naquele canto do céu uma estrela conspícua e facilmente reconhecível, com uma pequena vizinha. Decido adotá-lo como minha estrela-guia. Que constelação pode ser no firmamento russo? Está escurecendo e não consigo mais ver ninguém. Levanto-me, rígido, dolorido, faminto, sedento. Lembro-me do meu chocolate - mas deixei-o no meu casaco de pele nas margens do Dniester. Evitando todas as estradas, trilhas, vilarejos, pois Ivan certamente tem sentinelas ali postadas, simplesmente sigo minha estrela pelo país, subindo colinas e descendo vales, passando por riachos, pântanos, pântanos e campos de milho colhidos com restolhos. Meus pés descalços estão cortados em tiras. Repetidamente, nos campos abertos, bato os dedos dos pés em grandes pedras. Gradualmente perco toda a sensibilidade nos pés. A vontade de viver, de manter a minha liberdade, impele-me; eles são indivisíveis; a vida sem liberdade é um fruto oco. Quão profunda é a penetração de Ivan na nossa frente? Até onde ainda tenho que viajar? Sempre que ouço um cachorro latir, faço um desvio, pois as aldeias por aqui certamente não são habitadas por amigos. De vez em quando posso ver flashes de armas no horizonte distante e ouvir um estrondo surdo; evidentemente, os nossos rapazes iniciaram um bombardeamento de artilharia. Mas isso significa que o avanço russo foi longe. Nas ravinas que cortam o terreno ocasionalmente elevado, muitas vezes perco o equilíbrio na escuridão e caio numa vala onde a lama pegajosa chega até os joelhos. Ele me suga com tanta força que não tenho mais forças para me puxar para fora e cair com a parte superior do corpo esparramada na margem da vala - as pernas mergulhadas no lodo. Por isso estou exausto, sentindo-
Depois de ficar ali deitado por cinco minutos, estou ligeiramente recarregado e reuni forças para subir a encosta inclinada. Mas, implacavelmente, o mesmo acidente se repete muito em breve, o mais tardar no próximo terreno irregular. E assim vai até as 21h. Agora terminei. Mesmo depois de longos descansos, não consigo recuperar as forças. Sem água e comida e sem pausa para dormir é impossível continuar. Decido procurar uma casa isolada.

Ouço um cachorro latindo ao longe e sigo o som. Presumivelmente não estou muito longe de uma aldeia. Então, depois de um tempo, chego a uma casa de fazenda solitária e tenho considerável dificuldade em fugir do cachorro que gande. Não gosto nada dos seus latidos, pois temo que assustem algum piquete na aldeia próxima. Ninguém abre a porta quando eu bato; talvez não haja ninguém lá. A mesma coisa acontece em uma segunda fazenda. Eu vou para um terceiro. Quando novamente ninguém responde, a impaciência toma conta de mim e quebro uma janela para poder entrar. Neste momento uma velha

carregar uma lamparina a óleo enfumaçada abre a porta. já estou na metade

pela janela, mas agora pulo de novo e coloco o pé na porta. A velha tenta me expulsar. Eu passo por ela resolutamente. Virando-me, aponto na direção da aldeia e pergunto: "Bolshewisti?" Ela assente.
Portanto concluo que Ivan ocupou a aldeia. A luz fraca da lâmpada ilumina apenas vagamente a sala: uma mesa, um banco, um armário antigo. No canto, um homem grisalho ronca numa cama de cavalete um tanto torta.
Ele deve ter setenta anos. O casal compartilha este sofá de madeira. Em silêncio atravesso a sala e deito-me nela. O que posso dizer? Não conheço nenhum russo. Enquanto isso, eles provavelmente perceberam que não tenho intenção de fazer mal. Descalço e em farrapos, com os farrapos da minha camisa pegajosos de sangue coagulado, é mais provável que eu seja uma presa caçada do que um ladrão. Então eu fico ali deitado. A velha voltou para a cama ao meu lado. Acima de nossas cabeças o brilho fraco da lâmpada. Não me ocorre perguntar-lhes se têm alguma coisa para vestir meu ombro ou meus pés dilacerados. Tudo que eu quero é descansar.

Agora sou novamente torturado pela sede e pela fome. Sento-me na cama e ponho as palmas das mãos juntas num gesto de súplica para a mulher, ao mesmo tempo que faço um espectáculo idiota de beber e comer. Depois de uma breve hesitação, ela me traz uma jarra de água e um pedaço de pão de milho meio mofado.
Nada jamais foi tão gostoso em toda a minha vida. A cada gole e mordida sinto minhas forças reviverem, como se a vontade de viver e a iniciativa tivessem me sido devolvidas. No começo como vorazmente, depois mastigo pensativo, reviso minha situação e desenvolvo um plano para as próximas horas. acabei

o pão e a água. Vou descansar até uma hora. São 21h20. O descanso é essencial. Então deito-me novamente nas tábuas de madeira entre o casal de velhos, meio acordado e meio adormecido. Acordo a cada quarto de hora com a pontualidade de um relógio e verifico as horas. Em nenhum caso devo desperdiçar muito da escuridão protetora durante o sono; Devo deixar o máximo de quilômetros possível em minha jornada para o sul. 9h45, 10h, 10h15 e assim por diante; 12h45, 13h - Hora de levantar! Eu roubo; a velha fecha a porta atrás de mim.. Já tropecei em um degrau. É a embriaguez do sono, a noite escura ou o passo molhado?

Está chovendo. Não consigo ver minha mão diante do meu rosto. Minha estrela desapareceu. Agora, como vou me orientar? Então me lembro que antes estava correndo com o vento atrás de mim. Devo novamente mantê-lo nas costas para chegar ao Sul. Ou mudou? Ainda estou entre construções agrícolas isoladas; aqui estou protegido do vento. Como sopra de uma direção em constante mudança, tenho medo de andar em círculos. Escuridão escura, obstáculos; Eu bato em alguma coisa e machuco minhas canelas novamente. Há um coro de latidos de cães, portanto ainda casas, da aldeia. Só posso rezar para não encontrar uma sentinela russa no minuto seguinte. Finalmente estou novamente ao ar livre, onde posso virar as costas ao vento com certeza. Eu também estou livre das maldições. Sigo como antes, subindo colinas, descendo vales, subindo, descendo campos de milho, pedras e bosques onde é mais difícil manter a direção porque mal se sente o vento entre as árvores. No horizonte vejo o clarão incessante das armas e ouço o seu estrondo constante. Eles servem para me guiar no meu percurso. Pouco depois das 3 da manhã há uma luz cinzenta à minha esquerda - o dia está raiando. Uma boa verificação, por enquanto tenho certeza de que o vento não mudou e estou me movendo para o sul, tudo bem.

Já percorri pelo menos seis milhas. Acho que devo ter feito dez ou doze horas ontem, de modo que deveria estar dezesseis ou dezoito milhas ao sul do Dniester.

À minha frente ergue-se uma colina de cerca de duzentos metros. Eu escalo. Talvez do alto eu tenha um panorama e consiga distinguir alguns pontos visíveis. Já é dia, mas não consigo descobrir nenhum ponto de referência específico lá de cima; três pequenas aldeias abaixo de mim, a vários quilômetros de distância, à minha direita e à minha esquerda. O que me interessa é descobrir que a minha colina é o início de uma cordilheira que vai de norte a sul, por isso mantenho a minha direção.
As encostas são lisas e sem madeira, de modo que é fácil ficar atento a qualquer pessoa que as suba. Deve ser possível avistar qualquer movimento daqui de cima; os perseguidores teriam que subir a colina e isso seria uma desvantagem substancial. Quem neste momento suspeita da minha presença aqui? Meu coração está leve porque, embora seja dia, sinto-me confiante de que poderei avançar para o sul por alguns quilômetros. Gostaria de deixar para trás o maior número possível com o mínimo de atraso.

Estimo o comprimento da cordilheira em cerca de seis milhas; isso é interminavelmente longo. Mas - é realmente tão longo? Afinal, eu me encorajo, você correu uma corrida de seis milhas – com que frequência? - e com tempo de quarenta minutos. O que você foi capaz de fazer em quarenta minutos, agora você deve ser capaz de fazer em sessenta – pois o prêmio é a sua liberdade. Então imagine que você está participando de uma maratona!

Devo ser um tema adequado para um artista maluco enquanto prossigo com dificuldade em minha caminhada de maratona ao longo da crista da cordilheira em farrapos - com os pés descalços e sangrando - meu braço abraçado rigidamente ao meu lado para aliviar a dor do meu ombro dolorido.

Você deve conseguir... manter sua mente na corrida... e correr... e continuar correndo.

De vez em quando tenho que mudar para um trote e caminhar talvez uns cem metros. Aí começo a correr de novo... não deve demorar mais de uma hora

...

Agora, infelizmente, tenho que sair das alturas protetoras, pois o caminho desce ladeira abaixo. À minha frente estende-se uma ampla planície, uma ligeira depressão exatamente na mesma direção continua a linha da cordilheira. Perigoso porque aqui posso ficar surpreso de forma mais repentina. Além disso, já são sete horas e, portanto, encontros desagradáveis são mais prováveis.

Mais uma vez minha bateria acabou. Devo beber... comer... descansar. Até agora não vi uma alma viva. Tome precauções? O que posso fazer? Estou desarmado; Estou apenas com sede e fome. Prudência? A prudência é uma virtude, mas a sede e a fome são um impulso elementar. A necessidade torna a pessoa descuidada.
À esquerda, duas casas de fazenda aparecem no horizonte, saindo da neblina matinal. Devo efetuar uma entrada.

Paro por um momento na porta de um celeiro e enfio a cabeça na esquina para investigar; o prédio boceja na minha cara. Nada além do vazio. O lugar está vazio, sem arreios, sem implementos agrícolas, sem criatura viva - fique! - um rato corre de um canto para outro. Um grande monte de folhas de milho está apodrecendo no curral. Eu arranco entre eles com dedos gananciosos. Se eu pudesse encontrar algumas espigas de milho... ou apenas alguns grãos de milho... Mas não encontro nada... Eu arranco e arranco e arranco... nada!

De repente, percebo um farfalhar atrás de mim. Algumas figuras estão passando furtivamente pela porta de outro celeiro: russos ou refugiados tão famintos quanto eu e na mesma busca? Ou serão saqueadores em busca de mais saques? Eu me saio da mesma forma na próxima fazenda. Aqui eu passo pelos montes de milho com o maior cuidado – nada. Decepcionado, reflito: se toda a comida acabou, devo pelo menos compensar descansando. Faço um buraco na pilha de folhas de milho e estou prestes a me deitar nela quando ouço um novo barulho: uma carroça agrícola passa roncando por uma alameda; na caixa, um homem com um gorro de pele alto, ao lado dele uma garota. Quando há

uma garota não pode haver nada de desagradável, então eu vou até eles. Pelo gorro de pele preto, imagino que o homem seja um camponês romeno.

Pergunto à menina: “Tem alguma coisa para comer?”

"Se você quiser comer isso..." Ela tira alguns bolos velhos da bolsa. O camponês para o cavalo. Só então me ocorreu que coloquei a minha pergunta em alemão e recebi uma resposta em alemão.

"Como você aprendeu alemão?"

A menina me contou que veio com os soldados alemães de Dnjepropetrowsk e que aprendeu lá. Agora ela quer ficar com o camponês romeno sentado ao seu lado. Eles estão fugindo dos russos.

"Mas você está indo direto na direção deles." Posso ver pelos rostos deles que não acreditam em mim. "Os Ruskis já chegaram à cidade ali?"

"Não, esse é Floresti."

Esta resposta inesperada é como um tônico. A cidade deve ficar na linha ferroviária Balti-Floresti, que eu conheço. "Você pode me dizer, garota, se ainda há soldados alemães lá?"

"Não, os alemães partiram, mas pode haver soldados romenos."

"Obrigado e Deus acelere."

Aceno para a carroça que desaparece. Agora já posso me ouvir sendo questionado mais tarde por que não "requisitei" a carroça... a ideia nunca passou pela minha cabeça... Pois a dupla não é fugitiva como eu? E não devo agradecer a Deus por ter escapado até agora do perigo?

Depois que minha excitação passa, uma breve exaustão me domina. Durante esses últimos seis quilômetros, tive consciência de uma dor violenta; de repente a sensação volta aos meus pés dilacerados, meu ombro dói a cada passo que dou. Encontro um fluxo de refugiados com carrinhos de mão e as necessidades básicas que resgataram, todos numa pressa em pânico.

Nos arredores de Floresti, dois soldados estão parados na escarpa de uma caixa de areia; Uniformes alemães? Mais alguns metros e minha esperança se confirma. Uma visão inesquecível!

Eu chamo para eles: "Venham aqui!"

Eles gritam: "O que você quer dizer com: venha aqui! Quem é você, cara?"

“Eu sou o Líder do Esquadrão Rudel.”

"Nah! Nenhum líder de esquadrão jamais se pareceu com você." Não tenho documentos de identificação, mas tenho no bolso a Cruz de Cavaleiro com Folhas de Carvalho e Espadas. Tiro do bolso e mostro para eles. Ao vê-lo o cabo diz:

"Então acreditaremos na sua palavra."

"Existe um Kommandantur alemão?"

"Não, apenas o quartel-general da retaguarda de um posto de vestiário."

É para lá que irei. Eles caem de cada lado de mim e me levam até lá. Agora estou engatinhando em vez de andar. Um médico separa minha camisa e calças do meu corpo com uma tesoura, os trapos estão grudados na minha pele; ele pinta as feridas abertas dos meus pés com iodo e cobre meu ombro. Durante este tratamento devoro a salsicha da minha vida. Eu peço um

carro para me levar imediatamente ao campo de aviação de Balti. Lá espero encontrar uma aeronave que me leve direto para o meu esquadrão.

"Que roupas você pretende usar?" o médico me pergunta. Todas as minhas roupas foram cortadas em tiras. "Não temos ninguém para lhe emprestar." Eles me enrolaram nu em um cobertor e partimos de automóvel para Balti. Dirigimos em frente à cabana de controle do campo de aviação. Mas o que é isso? Meu oficial de esquadrão, Plt./Off. Ebersbach abre a porta do carro:

"Oficial Piloto Ebersbach, no comando do grupo avançado do 3º Esquadrão movendo-se para Jassy."

Um soldado o segue carregando algumas roupas para mim. Isso significa que minha viagem nua de Floresti já foi comunicada a Balti por telefone, e Ebersbach estava no controle quando a mensagem chegou.

Ele foi informado de que seu colega dado como morto chegará em breve com seu traje de aniversário. Subo em um Ju. 52, e voe para Rauchowka para se juntar ao esquadrão. Aqui o telefone tocou, a notícia se espalhou como fogo e o cozinheiro auxiliar, Runkel, já tem um bolo no forno. Olho para rostos sorridentes, o esquadrão está em desfile. Sinto-me renascido, como se um milagre tivesse acontecido. A vida foi-me restaurada e este reencontro com os meus camaradas é o prémio mais glorioso para a corrida mais difícil da minha vida.

Lamentamos a perda de Henschel, nosso melhor artilheiro com crédito de 1.200 surtidas operacionais. Naquela noite, todos nós nos sentamos juntos por um longo tempo em volta do fogo. Há uma certa atmosfera de celebração. O Grupo enviou uma delegação, entre eles um médico que deveria fazê-lo. "sente-se ao lado da minha cama." Ele me transmite as felicitações do General com uma ordem

que devo ficar de castigo e ser levado para casa de licença assim que estiver em condições de viajar. Mais uma vez terei de decepcionar o pobre general. Pois estou profundamente preocupado em minha mente. Seremos capazes de deter os soviéticos que agora avançam em força para o sul a partir do Dniester? Não consegui ficar deitado na cama um único dia.

Devemos nos mudar para Jassy com todo o pessoal na manhã seguinte. O tempo está ruim, impossível voar. Se todos nós tivermos que ficar ociosos, eu posso muito bem obedecer às ordens do médico e descansar. No dia seguinte, voo com meu esquadrão para Jassy, de onde ainda não temos tempo para voar em nossas próximas missões sobre o Dniester. Meu ombro está enfaixado e não consigo mover o braço, mas isso não importa muito quando voo. É pior que quase não tenho carne nos pés e, portanto, naturalmente não consigo andar. Cada pressão nos controles envolve dor aguda. Tenho que ser levado para o meu avião.

Jassy é uma bonita cidade romena, atualmente completamente ilesa. Para nós uma visão magnífica; isso nos lembra de casa. Ficamos boquiabertos com as vitrines das lojas e ficamos encantados como crianças.

Na manhã seguinte, nosso reconhecimento descobre fortes formações blindadas e motorizadas já quase no norte de Balti, provavelmente já chegaram à cidade. No início o tempo está ruim; o país é montanhoso e os picos mais altos estão envoltos em neblina.

A situação é grave; não há mais tropas cobrindo nossa frente.
Unidades motorizadas podem chegar aqui em meio dia. Quem irá detê-los? Estamos sozinhos. O Reconnaissance relata forte oposição por artilharia antiaérea que o avanço dos Vermelhos trouxe consigo. Os Lag 5 e Aircobras soviéticos voam continuamente acima de sua ponta de lança blindada. A nossa frente sul na Rússia, os campos petrolíferos romenos, ambos factores de vital importância, estão ameaçados. Sou cego e surdo a todos os conselhos relativos à minha condição física. Os Sovietes devem ser controlados; seus tanques, a força de ataque de

um exército, destruído. Mais semanas se passam antes que nossos colegas no terreno possam construir uma linha de defesa.

WO Rothmann, meu leal primeiro turno, me leva até minha aeronave. Seis das surtidas mais duras no pior tempo até as três da tarde. Intenso
flak. Tenho que trocar de aeronave depois de quase todas as surtidas por causa de danos causados por armas antiaéreas. Eu mesmo estou em muito mau estado. Somente a determinação de deter os soviéticos sempre que possível ainda me faz continuar. Além disso, estes são certamente os soldados que tentaram me fazer prisioneiro, e no dia em que escapei a rádio de Moscou já divulgou que capturaram o Líder do Esquadrão Rudel. Aparentemente eles não acreditavam que fosse possível eu alcançar nossas linhas. Será que os meus colegas que não conseguiram escapar traíram o nome de quem o fez?

Atacamos tanques, abastecemos comboios com gasolina e rações, infantaria e cavalaria, com bombas e canhões. Atacamos entre 30 e 600 pés porque o tempo está péssimo.

Saio com aeronaves do meu voo antitanque carregando o 3,7cm. canhão em caças a tanques no nível mais baixo possível. Logo todo o resto do vôo fica aterrado porque quando minha aeronave é atingida tenho que usar outra, e assim um após o outro descansa. Se demorar muito para reabastecer todo o esquadrão. Tenho meu avião e outro rapidamente reabastecidos e munidos, e nós dois saímos entre as missões sozinhos. Geralmente não há nenhum dos nossos combatentes lá; os russos percebem a sua enorme superioridade numérica apenas sobre nós. Manobrar é difícil nessas batalhas aéreas, pois não consigo operar os controles do leme, só uso o manche. Mas até agora só fui atingido por ataques antiaéreos; em todas as surtidas, entretanto, e isso geralmente é suficiente. Na última surtida do dia voo com um Stuka normal (não porta-canhão) com bombas e dois 2cm. canhão de calibre. Com esta arma não se pode penetrar num tanque com blindagem moderadamente espessa. Presumivelmente, os Reds não esperam que saiamos tão tarde; nosso único objetivo é localizar suas concentrações e obter

uma visão global da situação geral que é da maior importância para amanhã. Voamos pelas duas estradas que seguem para o norte em direção a Balti. O sol já está baixo no horizonte; enormes nuvens de fumaça à esquerda sobem da vila de Falesti. Talvez uma unidade romena. Desço abaixo do esquadrão e voo baixo sobre a aldeia, sendo recebido por ataques antiaéreos e forte oposição. Vejo uma massa de tanques, atrás deles um longo comboio de caminhões e infantaria motorizada. Os tanques, curiosamente, carregam todos dois ou três tambores de gasolina. Num piscar de olhos, isso me ocorre; já não nos esperavam e pretendem avançar esta noite, se possível para o coração da Roménia, para a região petrolífera, isolando assim a nossa frente sul. Eles estão aproveitando o crepúsculo e a escuridão porque durante o dia não conseguem se mover com meus Stukas acima. Isto também leva em conta os tambores de gasolina a bordo dos tanques; eles pretendem, se necessário, avançar mesmo sem suas colunas de abastecimento. Esta é uma operação importante e já está em andamento. Agora vejo isso perfeitamente claramente. Somos os únicos a possuir esse conhecimento; a responsabilidade é nossa. Dou minhas ordens pelo R/T:

"Ataque da mais vital importância -" "Você deve lançar cada bomba individualmente -"

"Continue com um ataque de baixo nível até ter disparado todos os tiros -"

"Os artilheiros também devem atirar nos veículos."

Eu jogo minhas bombas e depois caço tanques com meus 2cm. canhão. Em qualquer outro momento, seria um desperdício de esforço disparar contra tanques deste calibre.

munição, mas hoje os Ivans carregam barris de gasolina; Vale a pena. Após as primeiras bombas, a coluna russa para de repente e tenta seguir em frente em boa ordem, coberta por ataques violentos. Mas recusamo-nos a deixar-nos dissuadir. Agora eles percebem que estamos falando sério. Eles se dispersam em pânico para longe da estrada, dirigindo aleatoriamente pelos campos e girando em círculos em todas as formas defensivas concebíveis.

manobra. Cada vez que atiro, acerto um tambor com munição incendiária ou explosiva. Aparentemente, a gasolina vaza por alguma junta ou outra, o que causa corrente de ar; alguns tanques parados na sombra profunda de uma colina explodem com um clarão ofuscante. Se sua munição explodir no ar, o céu será cruzado com uma queima de fogos de artifício perfeita, e se o tanque estiver carregando uma quantidade de luzes Verey, elas disparam para todos os lados no padrão colorido mais louco.

Cada vez que entro no ataque tenho consciência da responsabilidade que recai sobre nós e espero que possamos ter sucesso. Que sorte termos avistado este comboio hoje! Fiquei sem munição; acabei de derrubar cinco tanques, mas ainda há alguns monstros nos campos, alguns deles ainda em movimento. Anseio acabar com eles de alguma forma.

"Hannelore 7, I" - esse é o indicativo do líder do Sétimo Voo "você deve liderar o caminho para casa depois de disparar seu último tiro."

Eu, com meu número 2, voo de volta em alta velocidade para o campo de aviação. Não esperamos para reabastecer, temos gasolina suficiente para durar; apenas mais munição. O crepúsculo está caindo rapidamente. Tudo acontece muito devagar para o meu gosto, embora os bons camaradas que manuseiam as bombas e os projéteis estejam nos dando tudo o que têm. Eu os alertei sobre o que está em jogo e agora eles não querem decepcionar seus camaradas no ar. Dez minutos depois eu decolo novamente. Encontramos o esquadrão retornando; já está se aproximando do campo de aviação com luzes de posição. Parece que vai demorar muito até que eu finalmente volte ao meu ol De longe posso ver os tanques e caminhões em chamas.

Explosões iluminam brevemente o campo de batalha com uma luz misteriosa. A visibilidade agora é muito ruim. Sigo para o norte, voando baixo ao longo da estrada e alcanço dois monstros de aço viajando na mesma direção, provavelmente com a intenção de levar a triste notícia para a retaguarda. Eu aposto e estou atento a eles; Só consigo discerni-los no último segundo, enquanto roço o chão. Não são um alvo fácil, mas como eles, tal como os seus

antecessores, carreguem os grandes tambores, consigo explodir os dois, embora tenha que usar todas as minhas munições. Com esses dois, um total de dezessete tanques por dia. Meu esquadrão destruiu aproximadamente o mesmo número, de modo que hoje os Ivans perderam cerca de trinta tanques. Um dia bastante negro para o inimigo. Esta noite, de qualquer forma, poderemos dormir tranquilamente em Jassy, disso podemos ter certeza.
Até que ponto o ímpeto geral da ofensiva foi prejudicado, saberemos amanhã. Fazemos nosso pouso final no escuro. Agora, gradualmente, tomo consciência da dor, à medida que a tensão relaxa lentamente. Tanto o exército quanto o grupo aéreo querem saber todos os detalhes. Durante metade da noite fico sentado ao lado do telefone com o fone no ouvido.

A missão para amanhã é óbvia: enfrentar as mesmas forças inimigas de hoje.

Partimos bem cedo para estar na área de ataque ao amanhecer, pois podemos ter certeza de que Ivan também terá aproveitado bem o intervalo. O pior tempo, teto de nuvens a 300-450 pés acima do campo de aviação.
Mais uma vez, São Pedro está ajudando o outro lado. As colinas circundantes estão obscurecidas. Só podemos voar pelos vales. Estou curioso para saber o que nos reserva hoje. Passamos por Falesti; ali tudo está em ruínas tal como o deixamos ontem. Ao sul de Balti encontramos os primeiros comboios blindados e motorizados. Somos recebidos por uma oposição feroz, tanto de aeronaves antiaéreas quanto de caças. Deve ter se espalhado que fizemos um bom show ontem. Eu não me importaria muito em fazer um pouso forçado por aqui hoje. Atacamos sem intervalo; em todas as surtidas estamos envolvidos em combate aéreo sem proteção, pois neste setor não há praticamente nenhum dos nossos caças disponíveis. Além disso, temos muitos problemas com o clima. Por termos que voar baixo o tempo todo não ficamos isentos de perdas; mas temos de persistir, pois estamos perante uma emergência e é do nosso próprio interesse não abrandar nem por um instante. A menos que permaneçamos no ar, não demorará muito para que Ivan ocupe nosso campo de aviação. É uma pena que Henschel não esteja mais comigo nessas difíceis missões; com sua experiência em artilharia, o corajoso sujeito teria ficado

capaz de tornar as coisas muito mais fáceis para mim. Hoje meu artilheiro traseiro é WO Rothmann. Um bom sujeito, mas falta-lhe experiência. Todos nós gostamos de voar com ele porque dizemos: "Mesmo que ninguém mais volte, você pode apostar que o velho Rothmann voltará." No retorno da primeira surtida estou novamente impaciente com o atraso e sanduíche em um "solo", acompanhado por Plt./Off. Fisher. Saímos atrás de tanques nos arredores de Balti. Temos um encontro com alguns caças sobre o alvo. Voamos para lá o mais baixo possível; o tempo está pior do que nunca, a visibilidade não passa de 800 metros. Procuro nossos caças, subindo pouco antes de chegarmos à cidade. Há combatentes lá - mas não os nossos, todos russos.

"Cuidado, Fischer, eles são todos Aircobra. Fique comigo. Aproxime-se."

Eles já nos avistaram. Existem cerca de vinte deles. Só nós dois somos apenas a carne deles; eles vêm até nós com confiança, como o inferno.
Não há espaço aéreo acima; estamos voando no nível mais baixo, aproveitando cada pequena ravina no esforço de nos perdermos. Não posso realizar nenhuma ação evasiva violenta porque não posso chutar a barra do leme com os pés; Só consigo fazer mudanças de direção cansativas puxando o joystick.
Essas táticas não são boas o suficiente se eu tiver atrás de mim um piloto de caça que sabe tudo sobre seu negócio. E aquele que agora está atrás de mim sabe tudo sobre isso. Rothmann mostra sinais de nervosismo:

"Eles estão nos abatendo!"

Grito para ele calar a boca e atirar em vez de perder o fôlego. Ele dá um grito – há um rat-a-tat-tat contra minha fuselagem, golpe após golpe. Não consigo mover a barra do leme. Uma raiva cega me possui. Estou fora de mim de fúria. Ouço o impacto de projéteis de grande calibre; o Aircobra está disparando com 3,7 cm. canhão além de seus 2 cm. armas. Até quando minha fiel Ju. 87 resistir?

Quanto tempo leva para minha pipa estourar ou desmoronar? Fui derrubado trinta vezes nesta guerra, mas sempre por ataques antiaéreos, nunca por combatentes. Todas as vezes consegui usar a barra do leme e manobrar com a ajuda dela. Esta é a primeira e última vez que um caça atinge minha aeronave.

"Rothmann, fogo!" Ele não responde. Sua última palavra é: "Estou preso - Ai!" Então agora minha defesa traseira foi eliminada. Os Ivans não demoram a compreender o fato; eles se tornam ainda mais agressivos do que antes, vindo atrás de mim e de bombordo e estibordo. Um sujeito vem até mim repetidas vezes com um passe frontal. Refugio-me nas ravinas mais estreitas, onde mal há espaço para passar com as minhas asas. Sua pontaria contra o alvo vivo não é ruim, eles acertam um acerto após o outro. As chances de eu voltar são novamente muito pequenas.

Mas perto do nosso campo de aviação em Jassy eles abandonam a perseguição; presumivelmente eles ficaram sem munição. Perdi Fischer. Ele estava na diagonal atrás de mim o tempo todo e eu não conseguia acompanhá-lo. Rothmann também não sabe o que aconteceu com ele. Ele fez um pouso forçado ou caiu? Eu não me conheço. A perda do jovem oficial inteligente atinge o esquadrão de maneira particularmente dura.
Minha aeronave foi crivada pelos 2 cm. armas e atingido oito vezes pelo canhão 3,7.
Rothmann já não garantiria muito a minha vida.

Depois de tal experiência, a pessoa fica mentalmente perturbada e exausta, mas isso não pode ser evitado. Em outra aeronave e fora novamente. Os soviéticos devem ser detidos. Neste dia derrubei nove tanques. Um dia pesado. Durante as últimas surtidas, tive que abrir os olhos para avistar um tanque. Isso é um bom sinal. Acredito que, por enquanto, o principal ímpeto do inimigo foi contido; a infantaria sozinha, sem armadura, não dá grandes saltos para a frente.

O reconhecimento ao amanhecer na manhã seguinte confirma minha suposição.
Tudo parece quieto, quase morto. Ao pousar, após a primeira surtida do dia, um jovem aviador salta para a asa do meu avião com um ar selvagem.

gesticulações e me parabeniza pela atribuição dos Diamantes. Acabou de ser recebida uma mensagem de longa distância do Führer, mas também inclui uma ordem que me proíbe de continuar a voar. Algumas de suas palavras são abafadas pelo barulho do motor em funcionamento, mas acho que é o sentido do que ele está me contando. Para evitar ver esta proibição em preto e branco, não entro na sala de controle, mas permaneço próximo à minha aeronave até que sejam concluídos os preparativos para a próxima decolagem. Ao meio-dia, o General me convoca por telefone a Odessa.

Enquanto isso, telegramas de felicitações têm chegado de todos os pontos da bússola, até mesmo de membros do governo do Reich. Será uma luta difícil conseguir licença para continuar voando. A ideia de que meus camaradas estão se preparando para outra surtida e que eu tenho que ir para Odessa me perturba. Sinto-me como um leproso. Este corredor do prêmio me desanima e mata meu prazer com o reconhecimento da minha conquista. Em Odessa não aprendo nada de novo, apenas o que já sei e não quero ouvir. Ouço distraidamente as palavras de felicitações; meus pensamentos estão com meus companheiros que não têm essa preocupação e podem voar. Eu os invejo. Devo seguir imediatamente para o quartel-general do Führer para ser pessoalmente investido com os Diamantes. Depois de parar em Tiraspol, mudamos para um Ju. 87 - se Henschel estivesse comigo, agora Rothmann fica atrás. Sobre Foskani-Bucareste-Belgrado-Keskemet-Viena até Salzburgo. Não é uma ocorrência diária para o Chefe de Estado receber um oficial que se apresenta com botas de pele macia, mas estou feliz por poder circular com elas, embora com muitas dores. O comandante de ala von Below vem a Salzburgo para me buscar enquanto Rothmann volta para casa de trem, ficando combinado que irei buscá-lo na Silésia no caminho de volta.

Durante dois dias, aproveito o sol no terraço do Berchtesgadener Hotel, inalando o glorioso ar montanhoso de casa. Agora gradualmente eu relaxo. Dois dias depois estou na presença do Führer no magnífico Berghof. Ele conhece toda a história da última quinzena até o

nos mínimos detalhes e expressa sua alegria pelo destino ter sido tão gentil, por termos conseguido alcançar tanto. Estou impressionado com seu calor e sua cordialidade quase terna. Ele diz que já fiz o suficiente; daí sua ordem me castigando. Ele explica que não é necessário que todos os grandes soldados dêem a vida; o seu exemplo e a sua experiência devem ser salvaguardados para a nova geração. Respondo recusando-me a aceitar a condecoração se ela implicar a estipulação de que não posso mais liderar meu esquadrão em ação. Ele franze a testa, segue-se uma breve pausa e então seu rosto se abre em um sorriso: "Muito bem, então você pode voar."

Agora, finalmente, estou feliz e ansioso por ver o prazer nos rostos dos meus camaradas quando souberem que estou de volta. Tomamos chá juntos e conversamos por uma ou duas horas. As novas armas técnicas, a situação estratégica e a história são a base da nossa conversa. Ele me explica especialmente as armas V que foram testadas recentemente. Por enquanto, diz ele, seria um erro superestimar a sua eficácia porque a precisão destas armas ainda é muito pequena, acrescentando que isso não é tão importante, pois agora tem esperança de produzir foguetes voadores que serão absolutamente infalíveis. Mais tarde, não deveríamos confiar, como acontece actualmente, nos altos explosivos normais, mas em algo bastante diferente, que será tão poderoso que, assim que começarmos a utilizá-los, deverá pôr fim à guerra de forma decisiva. Ele me diz que seu desenvolvimento já está bastante avançado e que sua conclusão final pode ser esperada muito em breve. Para mim este é um terreno inteiramente virgem e ainda não consigo imaginá-lo. Mais tarde fico sabendo que o efeito explosivo desses novos foguetes supostamente se baseia na energia atômica.

A impressão deixada após cada visita ao Führer é duradoura.

De Salzburgo voo a curta distância até Gorlitz, minha cidade natal. Todas as recepções dadas em minha homenagem são mais cansativas do que algumas surtidas operacionais. Uma vez, quando estou deitada na cama, às sete horas da manhã, um coral de meninas faz uma serenata para mim; requer muita persuasão por parte do

parte da minha esposa para me fazer dizer bom dia para eles. É difícil explicar às pessoas que apesar de estar condecorado com Diamantes não se quer comemorações ou recepções. Quero descansar e isso é tudo. Passo mais alguns dias com meus pais em minha aldeia natal, em uma reunião familiar íntima. Ouço os boletins de notícias do Leste no rádio e penso nos soldados lutando lá. Então nada mais me segura. Ligo para Rothmann em Zittau e um Ju 87 sobrevoa Viena-Bucareste em direção ao sul, em direção à Frente Oriental, mais uma vez.

14 - VERÃO FATÍSICO DE 1944

Poucas horas depois, pouso em Foscani, na zona norte da Romênia. Meu esquadrão está agora estacionado em Husi, um pouco ao norte. A frente está muito mais firmemente sustentada do que há duas semanas. Corre do Pruth ao Dniester ao longo da borda do planalto ao norte de Jassy.

A pequena cidade de Husi está situada entre as colinas. Algumas destas alturas apresentam extensos terraços de vinha. Chegamos a tempo para a colheita? O campo de aviação está situado na extremidade norte da cidade e, como nossos alojamentos ficam diretamente no lado oposto dele, temos que percorrer as ruas todas as manhãs a caminho da dispersão. A população acompanha com interesse as nossas atividades. Quando se fala com eles eles sempre mostram sua simpatia.
Especialmente os representantes da Igreja mantêm um contacto estreito connosco, seguindo a orientação dada pelo bispo, de quem sou frequentemente convidado. Ele não se cansa de explicar que o clero vê na nossa vitória a única

oportunidade possível de manter a liberdade e a independência religiosas e que anseiam que isso aconteça com o menor atraso possível. Há muitos comerciantes na cidade, o local é repleto de lojinhas. Isto é muito diferente da Rússia Soviética, de onde saímos tão recentemente, onde a classe média desapareceu, engolida pelo Moloch proletário.

O que mais me impressiona quando caminho pela cidade é a enorme quantidade de cães. Ao que tudo indica, essas hordas não têm mestre. Eles andam por aí e encontramo-los em cada esquina e em cada praça. Estou temporariamente alojado numa pequena villa com vinha, de um lado da qual corre um pequeno riacho onde se pode tomar banho. Procissões inteiras de cães vagam por este vinhedo à noite. Eles se movem em fila indiana, em grupos de vinte ou trinta. Certa manhã, ainda estou na cama quando um enorme vira-lata olha pela minha janela com as patas dianteiras apoiadas no parapeito. Atrás dele, também apoiados nas patas traseiras, estão quinze de seus colegas. Eles apoiam as patas dianteiras nas costas do cachorro da frente, todos espiando meu quarto.
Quando os afasto, eles fogem tristemente e sem latir, voltando à sua ronda inquieta.

Não faltam alimentos; vivemos bem, pois recebemos o nosso salário em leis, e mesmo que não haja muito que valha a pena comprar, há sempre ovos. Consequentemente, quase todo o nosso salário é convertido em ovos. Flg./Desligado. Staehler detém o recorde de consumo de ovos entre os policiais; ele guarda quantidades surpreendentes. Nos dias em que a falta de gasolina impossibilita a aviação, esta nova fonte de energia é imediatamente posta à prova; todo o esquadrão, para um homem, faz algum tipo de exercício, geralmente uma longa corrida de cross country, ginástica e, claro, uma partida de futebol.

Ainda acho esses esforços dolorosos porque as solas dos meus pés ainda não estão totalmente curadas e meu ombro dói se eu movê-lo de maneira imprudente. Mas para o esquadrão como um todo, esses esportes ultra-rotineiros são uma recreação esplêndida. Alguns, e eu sou o mais perspicaz entre eles, aproveitam

esse lazer extra para passear na mata da serra ou praticar algum outro esporte.

Normalmente dirigimos até o campo de aviação para a decolagem entre 4h e 5h. No outro lado da cidade sempre encontramos um enorme rebanho de ovelhas com um burro andando na frente. Os olhos do burro estão quase completamente cobertos por uma crina longa e desgrenhada; nos perguntamos como ele consegue ver. Por causa dessa juba nós o apelidamos de Eclipse. Certa manhã, enquanto passamos, torcemos seu rabo de forma divertida. O choque proporciona toda uma série de reações: primeiro ele solta as patas traseiras como um cavalo que dá coices, depois, lembrando-se de sua natureza estúpida, fica imóvel e, por último, seu coração de galinha começa a bater e ele dispara como o vento. O rebanho de ovelhas confiado aos seus cuidados, é claro, não entende nada desse contratempo incomum, e muito menos da razão de ser chutado e espancado. Quando eles vêem que o burro os deixou na mão, o ar se enche de um pandemônio de balidos, e de repente as ovelhas partem a galope em sua perseguição... Mesmo que encontremos forte oposição em nossa primeira surtida, não cuidado, pois ainda vemos a imagem dessa cômica performance animal e nossos corações estão leves com a alegria de viver. Essa alegria rouba do perigo o significado do momento.

As nossas missões levam-nos agora a um sector relativamente estabilizado onde, no entanto, a chegada gradual de reforços indica que os Vermelhos estão a preparar um ataque ao coração da Roménia. Nossa área operacional se estende desde a vila de Targul Frumos, no oeste, até algumas cabeças de ponte sobre o Dniester, no sul de Tiraspol, no sudeste. A maioria de nossas surtidas nos leva à área ao norte de Jassy, entre esses pontos; aqui, os soviéticos estão tentando nos expulsar das terras altas ao redor de Carbiti, perto do Pruth. Os combates mais acirrados neste setor acontecem em torno das ruínas do castelo de Stanca, na chamada Colina do Castelo. Repetidas vezes perdemos esta posição e sempre a recuperamos.

Nesta zona, os soviéticos aumentam constantemente as suas reservas estupendas.
Quantas vezes atacamos as pontes fluviais nesta área; nossa rota passa pelo Pruth até o Dniester, além de Kishinew e mais a leste.
Koschnitza, Grigoriopol e a cabeça de ponte em Butor são nomes que recordaremos durante muito tempo. Por um curto período, camaradas da 52ª Ala de Caça ficam estacionados conosco em nosso campo de aviação. Seu comandante é o líder do esquadrão Barkhorn, que conhece seu trabalho de A a Z. Eles costumam nos acompanhar em nossas surtidas e nós lhes damos muitos problemas, pois o novo Yak 3 que apareceu do outro lado dá um show de vez em quando e então. Uma base avançada do grupo opera em Jassy, de onde é mais fácil patrulhar o espaço aéreo acima da frente. O Capitão do Grupo está frequentemente na linha de frente para observar a cooperação de suas formações com as tropas terrestres.
Seu posto avançado possui um conjunto sem fio que lhe permite captar todas as trocas R/T no ar e no solo. Os pilotos de caça conversam entre si, os caças com seu oficial de controle, os Stukas entre si, com seu oficial de ligação em terra e outros.
Normalmente, porém, todos nós usamos comprimentos de onda diferentes. Uma pequena anedota que o Capitão do Grupo nos contou na sua última visita à nossa dispersão mostra a extensão da sua preocupação com os seus cordeiros individuais. Ele estava observando nosso esquadrão se aproximando de Jassy. Íamos em direção ao norte, com o objetivo de atacar alvos na área do castelo que o exército queria neutralizar após fazer contato com nosso controle. Fomos recebidos em Jassy, não por nossos próprios lutadores, mas por uma forte formação de Lags. Num segundo, o céu estava cheio de aeronaves desviando loucamente. Os lentos Stukas não foram páreos contra os velozes caças russos, especialmente porque nossa carga de bombas nos atrasou ainda mais.
Com sentimentos contraditórios, o Capitão do Grupo assistiu à batalha e ouviu a conversa.
O capitão do 7º Vôo, presumindo que eu não tivesse visto um Lag 5 vindo de baixo de mim, deu um aviso: "Cuidado, Hannelore, um deles vai te derrubar!" Eu tinha avistado a praga há muito tempo, mas ainda havia tempo suficiente para tomar medidas evasivas. Eu não gosto dessa gritaria no R/T; isso perturba as tripulações e tem um efeito negativo na precisão. Então respondi: “Aquele que me abate ainda não nasceu”.

Eu não estava me gabando. Eu só pretendia mostrar uma certa indiferença em benefício dos outros pilotos, porque a calma em um local estranho como este é contagiante. O comodoro termina sua história com um largo sorriso:

"Quando soube disso não fiquei mais preocupado com você e sua formação.
Na verdade, assisti à discussão com considerável diversão."

Quantas vezes, ao instruir minhas tripulações, eu lhes dou este sermão: "Qualquer um de vocês que não conseguir me acompanhar será abatido por um caça. Qualquer um que ficar para trás é comida fácil e não pode contar com nenhuma ajuda. Então: fique perto de mim. Os ataques antiaéreos costumam ser um golpe de sorte. Se você estiver sem sorte, terá a mesma probabilidade de ser atingido na cabeça por uma ardósia que caiu de um telhado ou de cair de um bonde. Além disso, a guerra não é exatamente uma vida. seguro."

Os veteranos já conhecem meus pontos de vista e máximas. Quando os recém-chegados estão sendo iniciados, escondem um sorriso e pensam: "Ele pode estar certo nisso". O fato de praticamente não sofrerem perdas devido à interceptação de caças inimigos corrobora minha teoria. É claro que os novatos devem ter alguma proficiência quando chegarem à frente, caso contrário serão um perigo para os seus colegas.

Alguns dias depois, por exemplo, estamos na mesma área operacional e atacamos novamente sob forte interferência de caças inimigos. Como o recém-ingressado Plt./ Off. Rehm segue a aeronave à sua frente em um mergulho e corta a cauda e o leme do outro com sua hélice. Felizmente o vento carrega seus pára-quedas em nossas próprias linhas. Nós os contornamos em espiral até que cheguem ao solo porque os caças soviéticos têm como prática regular abrir fogo contra nossas tripulações quando elas saltam. Depois de alguns meses com o esquadrão Plt./ Off. Rehm tornou-se um aviador de primeira linha que logo consegue liderar uma seção e frequentemente atua como líder de vôo.

Tenho sentimento de solidariedade por aqueles que demoram a aprender.

Pl./Desligado. Schwirblat não tem tanta sorte. Ele já realizou 700 surtidas operacionais e foi condecorado com a Cruz de Cavaleiro da Cruz de Ferro. Ele tem que fazer um pouso forçado após ser atingido na área alvo logo atrás da linha de frente e perder a perna esquerda, além de alguns dedos. Devemos estar juntos novamente em ação na fase final da guerra.

Não temos trégua no ar, não apenas na área ao norte de Jassy, mas também no leste, onde os russos estabeleceram suas cabeças de ponte sobre o Dniester. Certa tarde, três de nós estamos sozinhos na curva do Dniester entre Koschnitza e Grigoriopol, onde um grande número de T 34 penetrou nossas defesas. Pl./Desligado. Fickel e um WO me acompanham com bombardeiros. Nossos próprios lutadores deveriam estar esperando por nós e, quando me aproximo da curva do rio, já posso

veja caças voando baixo na área alvo. Sendo otimista, chego à conclusão de que eles são nossos. Sigo em direção ao nosso objetivo, em busca de tanques, quando percebo que os caças não são minha escolta, mas são todos Ivans. Estupidamente já rompemos nossa formação em busca de alvos individuais. Os outros dois não se aproximam imediatamente e demoram a chegar atrás de mim. Além disso, por azar, esses Ivans estão à altura; isso não acontece com muita frequência. A aeronave do WO rapidamente pega fogo e se torna uma tocha desaparecendo em direção ao oeste. Pl./Desligado. Fickel grita que ele também foi atingido e foge. Um piloto Lag 5 que evidentemente conhece o seu negócio está na minha cola, com vários outros não tão perto dele. Faça o que fizer, não consigo me livrar do Lag; ele baixou parcialmente os flaps para verificar sua velocidade. Eu voo em ravinas profundas para atraí-lo o suficiente para fazer com que o perigo de tocar o solo afete sua mira. Mas ele permanece de pé e suas balas traçadoras passam bem perto da minha cabine. Meu artilheiro Gadermann grita com entusiasmo que vai nos abater. A ravina se alarga um pouco a SW do rio loop, e de repente eu giro com o Lag ainda persistentemente em minha cola.

Atrás de mim, a arma de Gadermann está emperrada. Os traçadores raspam a parte inferior da minha asa esquerda. Gadermann grita: "Mais alto". Eu respondo: "Não posso. Já estou com o pau na barriga." Aos poucos, tenho me intrigado como o sujeito atrás de mim consegue seguir minhas táticas bancárias em seu caça. Mais uma vez o suor escorre pela minha testa. Eu puxo e puxo minha bengala; os rastreadores continuam a passar sob minha asa. Ao virar a cabeça posso olhar diretamente para o rosto tenso de Ivan. Os outros Lags desistiram, aparentemente esperando que o colega me derrubasse. Este tipo de voo não é o seu favorito: inclinação vertical a um nível de 30-45 pés. De repente, no topo da escarpa, soldados alemães. Eles acenam como loucos, mas aparentemente falharam totalmente em compreender a situação. Agora, um grito alto de Gadermann: "O Lag caiu!"

Gadermann a derrubou com seu MG traseiro ou ela bateu porque as longarinas racharam sob a pressão terrível dessas curvas de alta velocidade? Eu não poderia me importar menos. Nos meus fones de ouvido ouço uma gritaria poderosa dos russos, uma babel de barulho. Eles viram o que aconteceu e parece ser algo fora do comum. Perdi Plt./Off de vista. Fickel e voe de volta sozinho. Abaixo de mim uma Ju em chamas. 87 está em um campo. O WO e seu artilheiro estão ambos em segurança perto dele, e soldados alemães estão vindo em sua direção. Então eles estarão de volta amanhã. Pouco antes de pousar, alcanço Plt./Off. Fickel. Haverá motivos de sobra para comemorar os aniversários de Fickel e Gadermann. Eles também insistem em comemorar. Na manhã seguinte, o Oficial de Controle de Voo deste setor me telefona e me conta com que ansiedade assistiram ao desempenho de ontem, e me parabeniza calorosamente em nome de sua divisão. Uma mensagem de rádio captada ontem à noite revelou que o piloto de caça era um famoso ás soviético, várias vezes “Herói da URSS”.
Ele era um bom aviador, isso devo admitir.

Pouco depois disto, tenho de me apresentar em duas ocasiões distintas ao Reichsmarschall. A primeira vez que desembarco em Nuremberg e sigo para seu castelo ancestral. Ao entrar no pátio, fico muito surpreso ao ver

Goering com seu assistente médico pessoal vestido com um traje de caça medieval alemão e atirando com arco e flecha em um alvo de cores alegres. A princípio ele não presta atenção em mim até ter disparado todas as suas flechas. Estou surpreso que nenhum deles erre o alvo. Só espero que ele não tenha a ambição de exibir as suas proezas desportivas, obrigando-me a competir com ele; nesse caso, ele verá que com meu ombro não consigo segurar o arco, muito menos puxá-lo. O fato de eu me reportar a ele com botas de pele dá alguma indicação de minhas enfermidades físicas. Ele me conta que ocupa grande parte do seu lazer nesse esporte; é a sua forma de se manter em forma e o médico, quer queira quer não, tem de se juntar a ele neste passatempo.
Depois de um almoço simples no círculo familiar, no qual o general Loerzer é o único convidado, fico sabendo o motivo da minha convocação. Ele me concede a Medalha de Piloto de Ouro com Diamantes e
me pede para formar um esquadrão equipado com o novo Messerschmitt 410 armado com 5 cm. canhão e assumir o comando dele. Ele espera com este tipo alcançar uma ascendência decisiva sobre as aeronaves quadrimotoras usadas pelo inimigo. Tiro as minhas próprias conclusões: nomeadamente, que como fui recentemente condecorado com os Diamantes, o seu objectivo é transformar-me num piloto de caça. Tenho certeza de que ele está se lembrando da Primeira Guerra Mundial, quando os aviadores que possuíam o "Pour le Morite" eram regularmente pilotos de caça como ele. Ele tem uma predileção por este ramo da Luftwaffe e por aqueles que a ele pertencem desde então, e gostaria de me incluir nesta categoria. Digo a ele o quanto eu gostaria de ter me tornado piloto de caça antes e quais acidentes impediram isso. Mas desde então ganhei uma experiência valiosa como piloto de bombardeiro de mergulho e sou totalmente contra mudanças. Peço-lhe, portanto, que abandone a ideia. Ele então me diz que tem a aprovação do Führer para esta comissão, embora admita que não ficou particularmente satisfeito com a ideia de eu desistir dos bombardeios de mergulho. Não obstante, o Führer concordou com ele ao desejar que eu não fizesse outro pouso atrás da frente russa para resgatar equipes.
Esta foi uma ordem. Se as tripulações tivessem que ser recolhidas, no futuro isso deveria ser feito por outra pessoa. Isso me preocupa. Faz parte do nosso código que “qualquer pessoa derrubada será recolhida”. - Sou da opinião que é melhor

que faço isso porque, com a minha maior experiência, deve ser mais fácil para mim do que para qualquer outra pessoa. Se isso tiver que ser feito, então sou eu quem deve fazê-lo. Mas levantar quaisquer objecções agora seria uma perda de tempo. No momento crítico agiremos conforme a necessidade ditar. Dois dias depois estou de volta às operações em Husi.

Durante uma pausa de vários dias, decido fazer uma curta viagem a Berlim para uma conferência há muito adiada. Na viagem de volta, desembarco em Gorlitz, paro em minha casa e continuo em direção ao leste via Voslau, perto de Viena. De manhã cedo, ligam para a casa dos meus amigos: alguém me telefonou a noite toda. Tendo uma mensagem telefônica do QG do Reichsmarschall sido enviada para Husi, eles tentaram entrar em contato comigo durante todo o meu itinerário, mas não conseguiram me encontrar em lugar nenhum. Imediatamente fiz uma ligação e o ajudante de Goering me disse para seguir imediatamente para Berchtesgaden. Como imagino que esta seja mais uma tentativa indesejável de me destacar para tarefas especiais ou de pessoal, pergunto-lhe: "Isso é bom ou ruim do meu ponto de vista?" Ele conhece-me. "Certamente não é ruim."

Não totalmente sem receios, primeiro voo baixo ao longo do Danúbio. O clima é o pior que se possa imaginar. Teto de nuvem de 120 pés; nenhuma decolagem ou pouso é permitida em quase todos os aeródromos. Os bosques de Viena estão continuamente envoltos nas nuvens mais densas. Eu voo pelo vale de St. Polten para Amstetten rumo a Salzburgo, onde desembarco. Aqui já sou esperado e sou levado à casa de campo do Reichsmarschall, não muito longe do Berghof, no Obersalzberg. Ele está ausente da conferência com o Führer e estaremos à mesa quando ele retornar. Sua filha Edda já é uma menina grande e bem-educada; ela tem permissão para se sentar conosco. Depois de uma breve caminhada no jardim, a conversa toma um rumo oficial e estou ansioso para saber o que está acontecendo desta vez. A casa e o jardim são de muito bom gosto; nada vulgar ou ostentoso. A família leva uma vida simples. Agora sou oficialmente recebido em audiência em seu estúdio iluminado e de muitas janelas, com um panorama glorioso das montanhas brilhando sob o sol do final da primavera. Ele evidentemente tem uma certa fraqueza para

velhos costumes e costumes. Não consigo descrever a vestimenta que ele veste: é uma espécie de manto ou toga, como os antigos romanos usavam, de cor avermelhada e presa por um broche de ouro. Não consigo descrevê-lo com precisão. Para mim, em todo caso, é um equipamento novo. Ele está fumando um longo cachimbo que chega até o chão com uma tigela de porcelana lindamente pintada. Lembro-me de meu pai possuir um instrumento semelhante; naquela época o cachimbo era mais alto que eu. Depois de me olhar em silêncio por um tempo, ele começa a falar. Estou aqui novamente para mais uma decoração. Ele fixa em meu peito a Medalha de Serviço da Frente Dourada com Diamantes em reconhecimento às minhas duas mil surtidas recentemente concluídas.

É um tipo de medalha absolutamente novo, nunca antes concedido a ninguém, pois ninguém além de mim havia voado tantas missões. É feito de ouro maciço com, no centro, uma coroa de platina com espadas cruzadas, abaixo da qual está o número 2.000 em pequenos diamantes. Estou feliz por não haver condições desagradáveis associadas a esta missão para a qual vim.

Depois discutimos a situação e ele acha que não devo perder tempo em retornar à minha base. Eu pretendia fazer isso de qualquer maneira. Ele me conta que uma ofensiva em grande escala está sendo preparada no meu setor e que o balão vai subir nos próximos dias. Acabou de regressar de uma conferência em que toda a situação foi discutida nos mínimos detalhes com o

Führer. Ele expressa surpresa por eu não ter notado esses preparativos no local, já que aproximadamente trezentos tanques serão empregados nesta operação. Agora eu pico meus ouvidos. O número trezentos me deixa pasmo. Esta é uma ocorrência quotidiana do lado russo, mas do nosso lado já não é credível. Respondo que tenho alguma dificuldade em acreditar nisso. Pergunto se ele tem liberdade para divulgar os nomes das divisões com a quantidade de tanques que cada uma tem à sua disposição, pois estou exatamente informado sobre a maioria das unidades do meu setor e seu complemento de tanques utilizáveis. Na véspera de minha saída do front, conversei com o general Unrein, comandante da 14ª divisão blindada. Isso foi há duas semanas, e ele reclamou amargamente comigo que só lhe restava um tanque, e mesmo isso estava fora de combate porque ele havia construído

nele todo o aparato de controle de vôo, e isso era essencialmente mais valioso para ele do que um tanque útil, pois com boas intercomunicações nós, Stukas, fomos capazes de neutralizar para ele muitos objetivos que seus tanques não conseguiam colocar fora de ação. Portanto, conheço exatamente a força da 14ª Divisão Blindada. O Reichsmarschall dificilmente pode acreditar em mim, pois pensa ter ouvido um número diferente para esta divisão. Ele me diz, meio a sério, meio brincando: "Se eu não o conhecesse, por dois alfinetes eu o prenderia por dizer uma coisa dessas. Mas logo descobriremos." Ele vai ao telefone e se comunica com o Chefe do Estado-Maior.

"Você acabou de dar ao Führer o número de trezentos tanques para a Operação X." O telefone está alto; Posso ouvir cada palavra.

"Sim eu fiz."

"Quero saber os nomes das divisões envolvidas com sua atual força em tanques. Tenho alguém comigo que conhece bem a posição."

"Quem é ele?" pergunta o Chefe do Estado-Maior General.

"Ele é um dos meus homens que deve saber." Agora o Chefe do Estado-Maior tem o azar de começar pela 14ª Divisão Blindada. Ele diz que tem sessenta tanques. Goering mal consegue se conter.

"Meu homem relata que o dia 14 tem um!" Um longo silêncio do outro lado da linha.

"Quando ele saiu da frente?"

"Quatro dias atrás." Novamente silêncio. Então:

“Quarenta tanques ainda estão a caminho do front. Os demais estão em oficinas na linha de comunicações, mas certamente chegarão às suas unidades no dia zero, para que os números estejam corretos.”

Ele tem a mesma resposta para as outras divisões. O Reichsmarschall bate o receptor com raiva. "É assim mesmo! O Führer recebe uma imagem totalmente falsa baseada em dados incorretos e fica surpreso quando as operações não têm o sucesso esperado. Hoje, graças a você, isso é acidentalmente explicado, mas quantas vezes podemos ter construído nossas esperanças sobre tais utopias. A zona sudeste, com sua rede de comunicações, está sendo incessantemente coberta por formações de bombardeiros inimigos. Quem sabe quantos desses quarenta tanques, por exemplo, chegarão ao front ou quando? Quem pode dizer se as oficinas de reparos chegarão obter suas peças sobressalentes a tempo e se eles conseguirem concluir seus reparos dentro do prazo especificado? Devo relatar imediatamente o assunto ao Führer. Ele fala com raiva e depois fica em silêncio.

Enquanto voo de volta para a frente, minha mente está muito preocupada com o que acabei de ouvir. Qual é o propósito desses relatórios enganosos e falsos? É devido ao desleixo ou é intencional? Em ambos os casos, ajuda o inimigo. Quem e quais círculos estão cometendo essas enormidades?

Interrompo minha viagem em Belgrado e, ao pousar em Semlin, formações de bombardeiros quadrimotores dos EUA aparecem em direção ao campo de aviação. Ao taxiar, vejo todo o pessoal do aeródromo fugindo. Existem algumas colinas a oeste da pista nas quais aparentemente foram abertos túneis para servir de abrigo.

Vejo a formação bem à minha frente, a uma curta distância do campo de aviação. Isto não parece muito bom. Corro atrás do fluxo de pessoas o mais rápido que posso com minhas botas de pele. Acabei de entrar no túnel quando a primeira bomba explode no aeródromo, levantando um gigantesco cogumelo de fumaça. Não posso acreditar que seja possível que alguma coisa possa permanecer intacta.

Depois de alguns minutos, a nuvem de fumaça se dissipa um pouco e volto para a sala.
aeródromo. Quase tudo está destruído; ao lado dos destroços está minha fiel Ju. 87, cheio de lascas, mas o motor não está danificado, assim como o material rodante. As partes essenciais do sistema de controle ainda funcionam. Procuro uma faixa de terreno fora da pista adequada para decolagem e fico feliz quando estou no ar novamente. Leal e galantemente, minha pipa ferida me carrega pela zona SE de volta à minha ala em Husi.

Durante minha ausência, um Ju romeno. O voo 87 foi anexado a nós. As tripulações são compostas principalmente por oficiais; alguns deles têm uma certa experiência de vôo, mas logo descobrimos que é melhor que eles voem apenas conosco em formação cerrada. Caso contrário, o número de vítimas em cada surtida é sempre elevado. Os caças inimigos os incomodam especialmente, e eles levam algum tempo para perceber, através da experiência, que com uma aeronave lenta em formação não é absolutamente necessário ser abatido.
A equipe do Wing passou para o Focke-Wolf 190s. Nosso 1º Esquadrão foi temporariamente retirado das operações para um descanso de oito semanas em um campo de aviação na retaguarda em SachsischRegen. Aqui o velho palco Ju. 87 pilotos voltam à escola no tipo monolugar. No longo prazo, todas as nossas unidades poderão ter que fazer o mesmo, como a última série de produção do Ju. 87 ainda não foi concluído, após o que nenhuma outra aeronave deste tipo será construída.
Portanto, enquanto estiver em Husi, pratico pessoalmente o vôo entre as surtidas em um dos novos FW 190 do estado-maior da Wing, para que não haja razão para minha retirada das operações. Termino meu autotreinamento saindo imediatamente em uma ou duas surtidas na área frontal com o novo tipo e me sinto bastante seguro nele.

Julho está chegando; nossas surtidas são muito mais frequentes e a planejada ofensiva local na área N. de Jassy está em andamento. Não com o número inventado de tanques e posterior à data do plano original, mas mesmo assim com tropas mais frescas do que as que estamos habituados recentemente. É necessário capturar todo o planalto entre Pruth e Targul Frumos. É uma linha mais fácil de manter e a sua captura também privará o

inimigo de um trampolim favorável para um ataque. Toda a linha da frente neste sector está em movimento e conseguimos fazer recuar os soviéticos uma distância considerável. Através de uma resistência obstinada, eles conseguem manter vários pontos-chave. Eles têm sorte porque os ataques locais destinados a destruir esses ninhos de resistência nunca são realizados. Algumas das nossas unidades de assalto que são enviadas, como uma brigada de incêndio, onde quer que o combate seja mais intenso, têm de ser retiradas. Faço minha 2.100ª surtida operacional no decorrer desta ofensiva. O meu alvo é familiar: a ponte em Sculeni, de vital importância para a linha de abastecimento dos soviéticos, que estão sob grande pressão. Cada vez que chegamos para atacá-lo a partir de N. de Jassy, ele já está escondido por uma cortina de fumaça e nunca podemos ter certeza de não lançar nossas bombas muito perto de nossa própria linha de frente. Cada vez que vejo a cortina de fumaça, tenh
rir, imaginando os rostos dos Ivans lá embaixo olhando para a nossa aproximação. Não é necessário que um linguista distinga a palavra sempre recorrente: "Stuka - Stuka - Stuka". Nossos dias em Husi estão contados.

Depois de uma festa de aniversário na minha vinha, na primeira quinzena de julho, chegam ordens para nos mudarmos para Zamosc, no setor central da Frente Leste. Aqui o
Os russos lançaram uma nova ofensiva em grande escala.

Chegamos a esta nova base operacional sobrevoando os Cárpatos do Norte, passando por Stryj e contornando Lemberg. Zamosc é uma cidade pequena e bonita que causa uma boa impressão. Estamos alojados num antigo quartel polaco no extremo norte da cidade. Nosso campo de aviação fica bem longe dele e consiste em campos de restolho; a pista de pouso é estreita e causa imediatamente um acidente muito lamentável. Em seu primeiro pouso, a aeronave do suboficial W. panquecas e o piloto se machuca gravemente.
Ele é um dos meus melhores atiradores de tanques e levará muito tempo até que o tenhamos conosco novamente. Aqui, novamente, há muito trabalho para os caça-tanques, especialmente porque as linhas de frente não estão estabilizadas, mas fluidas. Avanços por tanques estão na ordem do dia. Mantemos Kowel, mas os soviéticos contornaram-no e estão a tentar atravessar o Bug. Não demora muito até que as suas pontas de lança apareçam na área a noroeste de Lemberg - em Rawaruska e

Towaszow e em Cholm ao norte. Durante esta fase temos outra mudança, desta vez para Mielec, uma pequena cidade polaca a sessenta milhas a noroeste de Krakau.
O objectivo do avanço soviético é claro: eles estão a tentar alcançar o Vístula numa frente comparativamente ampla. Nossos alvos são as massas de homens e material que se aproximam e que agora tentam cruzar o San ao norte de Premysl. A oposição dos caças não deve ser subestimada, já que os caças americanos aparecem cada vez mais frequentemente depois de voar como escolta para formações de bombardeiros quadrimotores. Originalmente, eles vêm de bases aéreas no Mediterrâneo. Como agora temos razões para perceber, eles não regressam à base imediatamente após a conclusão da missão, mas aterram em território russo para reabastecer. Então, um dia, eles voltam em outra missão e depois voam para o sul, até sua base inicial. Em uma surtida sobre San, me deparo com uma formação de Mustang, pois já estou chegando para atacar.
Existem quase trezentos deles. Estou voando com uma formação de quinze bombardeiros sem qualquer proteção de caça; ainda estamos a 37 quilômetros de Jaroslaw, nossa meta para hoje. Para não pôr em perigo a esquadra e, sobretudo, as suas diversas novas tripulações, dou a ordem de lançar bombas para que possamos manobrar melhor na batalha aérea tão desigual. Estou relutante em dar esta ordem; até agora sempre atacamos o alvo que nos foi designado, mesmo diante da grande superioridade inimiga. Esta é a primeira vez; será também o último até ao fim da guerra. Mas hoje não tenho escolha.

Assim, trago meu esquadrão para casa sem perdas e podemos compensar o fracasso em cumprir nossa missão no dia seguinte em condições mais favoráveis. O sucesso justifica minha ação, pois à noite ouvi dizer que uma unidade vizinha sofreu pesadas perdas com esta enorme formação de Mustangs. Ao meio-dia, alguns dias depois, enquanto reabastecemos, somos novamente surpreendidos por uma formação americana que desce imediatamente para atacar nossa aeronave. A defesa do nosso campo de aviação não é forte e os nossos artilheiros AA, a princípio apanhados de surpresa, demoram a atacar os atacantes.
Os americanos não contaram com a artilharia antiaérea e, como certamente não faz parte

do seu programa de não regressar hoje, eles se afastam sem qualquer sucesso
material em busca de presas mais fáceis.

Um telefonema do Comando Aéreo: pela primeira vez nesta guerra, os russos pisaram em solo alemão e avançam para a Prússia Oriental a partir da área de Willkowiscen em direcção a Gumbinnen-Insterburg. Quero mudar-me imediatamente para a Prússia Oriental; chega a ordem de transferência e no dia seguinte já estou em Insterburg com meu pessoal de vôo. Na tranquilidade celestial da Prússia Oriental, é praticamente impossível imaginar que a guerra já tenha chegado tão perto e que surtidas com bombas e aviões antitanque tenham de ser realizadas a partir deste local tranquilo. Na própria cidade de Insterburg as pessoas ainda não se adaptaram à gravidade da situação. O aeródromo ainda está superlotado com instalações inúteis para uma atividade operacional tão concentrada.

Portanto, é melhor mudar-se para Lotzen, no distrito dos lagos da Mazúria.
onde estamos sozinhos no pequeno campo de aviação.

Solstício de verão no adorável país da Prússia Oriental. Esta terra se tornará um campo de batalha? É aqui que percebemos que lutamos pelas nossas casas e pela nossa liberdade. Quanto sangue alemão já encharcou este solo em vão! Isto não deve acontecer novamente! Estes são os pensamentos que enchem as nossas mentes enquanto voamos em direcção ao nosso alvo - a norte de Memel ou em Schaulen, em Suwalki ou Augustowo - e no caminho para casa os mesmos pensamentos atormentam-nos. Estamos agora de volta ao ponto de partida em 1941; foi a partir daqui que começou a invasão do Oriente. O monumento de Tannenberg adquirirá um significado ainda maior? O emblema da cavalaria alemã está pintado em nossas aeronaves do esquadrão; nunca significou tanto para nós como agora.

Combates acirrados na área ao redor de Wilkowiscen; a própria cidade muda de mãos continuamente. Uma pequena unidade blindada alemã mantém-se aqui, apoiada por nós do primeiro ao último minuto do dia, resistindo ao ataque incessante dos russos durante vários dias. Alguns dos T 34

proteja-se atrás dos milhos que estão nos campos colhidos. Colocamos fogo nas fogueiras com bombas incendiárias para descobrir os tanques, depois partimos para eles. Um verão escaldante; moramos bem perto da água e muitas vezes tomamos banho no intervalo de meia hora entre as saídas, uma pura diversão. Os efeitos da actividade incessante no solo e no ar são rapidamente perceptíveis: a fúria inicial do ataque russo abrandou visivelmente. Os contra-ataques são cada vez mais frequentes e, assim, a frente pode, até certo ponto, ser novamente estabilizada. Mas quando a luta cessa num lugar, certamente irrompe em outro; então está aqui. Os soviéticos estão a avançar em direção à Lituânia, tentando flanquear os nossos exércitos na Estónia e na Letónia. Conseqüentemente, para nós que estamos no ar, há sempre um trabalho a ser feito. Os soviéticos estão relativamente bem informados sobre a força da nossa defesa no solo e no ar.

Uma surtida novamente fornece Flg./Off. Fickel com uma ocasião para comemorar seu aniversário. Estamos a caminho de atacar concentrações inimigas e os Vermelhos estão a usar o seu velho truque de usar o nosso comprimento de onda. Pessoalmente, neste momento não consigo compreender o que estão a tagarelar, mas evidentemente refere-se a nós porque a palavra "Stuka" continua a ser recorrente. Meu colega linguista e um posto de escuta terrestre que conta com um intérprete me contaram a história depois. Foi mais ou menos isso que aconteceu:

"Stukas se aproximando do oeste - chamando todos os Red Falcons: você deve atacar os Stukas imediatamente, há cerca de vinte na frente, um único Stuka com duas barras longas - com certeza é o esquadrão do líder do esquadrão Rudel, aquele que sempre bate nossos tanques. Chamando todos os Red Falcons e baterias AA: vocês devem abater o Stuka com as barras longas"

Flg./Desligado. Markwardt me dá uma tradução aproximada enquanto estamos no ar. Fickel diz rindo:

"Se eles visarem o número 1, você pode apostar que alcançarão o número 2"

Ele geralmente voa como meu número 2 e, portanto, fala por experiência própria.

À nossa frente e abaixo de nós Ivans com veículos motorizados, artilharia e outras coisas em uma estrada entre bosques isolados. A artilharia pesada está dando um bom show, os Red Falcons já estão lá, os Aircobras nos atacam; Eu dou a ordem para atacar. Uma parte da formação mergulha nos caminhões e uma seção menor nas baterias AA, todos manobrando freneticamente. Os lutadores agora acham que a oportunidade chegou. Nuvens antiaéreas pairam perto de nossa aeronave. Pouco antes de ele mergulhar Fig./Off.
Fickel acerta direto em sua asa; ele lança suas bombas e voa na direção de onde viemos. Sua aeronave está pegando fogo. Nós temos
largamos nossas bombas e saímos do mergulho. Eu ganho altura para ver onde Fickel foi. Ele pousa no meio de um terreno bastante inadequado, sulcado de valas e cheio de buracos, tocos de árvores e outros obstáculos. Sua aeronave salta sobre duas valas como um bode furioso; é um milagre que ele não tenha feito panquecas há muito tempo. Agora ele e seu artilheiro saem. A situação é ruim: a cavalaria, seguida de tanques, já está convergindo da mata para sua aeronave, naturalmente com a intenção de capturar a tripulação. Os Aircobras estão agora nos atacando furiosamente de cima. Eu chamo

fora:

"Alguém deve pousar imediatamente. Você sabe que não tenho mais permissão para fazê-lo."

Tenho uma sensação horrível, porque fui expressamente proibido de pousar e é contra a corrente desobedecer conscientemente às ordens. Ainda estamos inclinados acima da aeronave caída; Fickel e Bartsch certamente não podem imaginar que alguém possa pousar com segurança nessas circunstâncias.
Os soviéticos estão gradualmente a aproximar-se e ainda ninguém se prepara para aterrar; superar os caças exige total atenção de cada tripulação. A decisão de desembarcar apesar de tudo é difícil de tomar, mas a meu ver, se eu não agir agora, meus camaradas estarão perdidos. Se for possível para alguém resgatá-los, tenho a melhor chance de qualquer um. Desobedecer uma ordem é, eu sei, imperdoável, mas a determinação

salvar meus camaradas é mais forte que meu senso de dever. Esqueci todo o resto, as consequências da minha ação, tudo. Devo acabar com isso. Eu dou minhas ordens:

"7 Voo: você deve atacar a cavalaria e a infantaria em baixo nível.

8 Voo: você deve circular em altura moderada para cobrir Fickel e eu.

9 Voo: você deve permanecer em pé e desviar os caças da manobra pretendida. Se os caças mergulharem, então a 9 Flight irá atacá-los de cima."

Voo muito baixo sobre o local do pouso forçado e seleciono um pedaço de terreno que possa servir, com um pouco de sorte, para pousar. Lentamente abro o acelerador; agora ultrapassamos a segunda vala. Acelero para trás, um solavanco terrível, por um instante meu rabo fica no ar, então paro. Fickel e Bartsch correm para salvar suas vidas. Eles estão rapidamente ao lado. As balas de Ivan até agora não atingiram nada importante. Ambos estão atrás, eu abro o acelerador. Estou fervendo de excitação. Posso fazer isso? Minha aeronave decolará antes de atingir um obstáculo no solo e ser despedaçada? Agora vem uma vala. Pego a aeronave, saio dela e novamente minhas rodas batem levemente no chão. Então ela fica acordada. Lentamente a tensão diminui. O esquadrão se fecha e voltamos para casa sem perdas.

O circo itinerante de Rudel estreou-se num campo de restolho perto da cidade de Wenden, não muito longe da fronteira entre a Letónia e a Estónia. O Marechal de Campo Schoerner tem se esforçado ao máximo durante todo esse tempo para colocar meu esquadrão em seu setor, e o resultado é que agora estamos aqui na frente da Curlândia. Mal estamos instalados em nosso milharal quando chega o inevitável bolo com os cumprimentos do Marechal de Campo; não importa onde eu apareça sob seu comando, sempre aparece um desses bolos fabulosos, geralmente com um T 34 em cobertura de açúcar e o número, qualquer que seja no momento, de tanques pelos quais sou creditado. O bolo agora está enfeitado com os números 320.

A situação geral aqui em cima é a seguinte: na zona de Tuckum lançámos um ataque para restabelecer as comunicações interrompidas com o

resto da Frente Leste. É entregue pelo grupo de assalto sob o comando do ilustre Coronel Conde Strachwitz e é bem-sucedido. Os soviéticos estão, no entanto, a fazer um esforço persistente para avançar a nossa frente no leste da Curlândia. Este setor tem sido uma pedra no sapato deles há muito tempo. Até agora, eles têm sido mantidos pela bravura ilimitada dos nossos soldados alemães, apesar da sua imensa superioridade numérica. Neste momento específico, este sector está novamente sujeito a uma pressão invulgarmente violenta; foi para aliviar esta pressão que o Marechal Schoerner apelou ao nosso apoio. Nas nossas primeiras surtidas, observamos que as linhas de frente aqui não são muito flutuantes; as posições vermelhas em todos os lugares estão bem fortificadas, sua camuflagem é excelente, suas baterias AA bem posicionadas bem perto da linha de frente e fortes em todos os lugares. A atividade inimiga no ar é constante e viva. Hordas de combatentes inimigos e muito poucas das nossas próprias formações, mesmo que apenas por causa das dificuldades de trazer suprimentos.

Os depósitos de gasolina, bombas e equipamento devem estar sempre imediatamente disponíveis quando deles precisamos e exigimos muito espaço de transporte. O pão que comemos aqui é ganho amargamente, não importa em que direção voemos, seja para leste ou para sul do bolsão, na frente de Tuckum ou para onde o principal impulso da ofensiva russa se dirige a Reval via Dorpat. Em várias surtidas conseguimos destruir um grande comboio motorizado, incluindo tanques de escolta, que tinha chegado às portas de Dorpat, para que esta passagem fosse controlada e pudesse ser finalmente isolada pelo exército. De onde eles tiram essas massas intermináveis de homens e materiais? É positivamente estranho. Os camiões que abatemos são na sua maioria de origem americana. Apenas ocasionalmente entre os tanques encontramos pequenos grupos de Shermans. Os russos nem sequer precisam destes tanques americanos, pois os seus estão melhor adaptados às condições de combate na Rússia e a sua produção é fabulosa. Estas enormes quantidades de material nos confundem e muitas vezes nos deprimem.

Freqüentemente encontramos aeronaves americanas, especialmente Aircobras, King Cobras e Bostons. Os americanos estão ajudando tremendamente o seu aliado com veículos motorizados, mas também particularmente no ar. Será do interesse deles prestar tanta ajuda aos russos? Muitas vezes discutimos esta questão.

Uma manhã, às duas e meia Flg./Off. Weisbach, meu Int. Ops. oficial, me acorda. O Marechal de Campo Schoerner deseja falar comigo com urgência. Há muito tempo que meu telefone é desligado durante a noite porque tenho que sair cedo e preciso ter uma boa noite de descanso. Então meu Int. Ops. O oficial que não precisa voar na manhã seguinte recebe ligações noturnas, mas para o Marechal de Campo estou sempre presente. Ele não faz rodeios - esse não é o seu caminho.

"Você pode decolar imediatamente? Quarenta tanques com infantaria motorizada avançaram. Nossas unidades na linha de frente se deixaram invadir e querem diminuir a distância novamente esta noite. Mas esta força russa abriu uma barreira profunda em nossas posições e devem ser atacados para impedi-los de expandir a área de avanço; se conseguirem fazer isso, poderão causar o maior dano às nossas linhas de abastecimento na zona de retaguarda do exército." É a mesma velha história. Estive no setor de Schoerner com muita frequência para ficar surpreso. Os nossos irmãos de armas na linha da frente deitam-se e deixam os tanques passar por cima deles, esperando que tiremos as castanhas do fogo.
Eles nos deixam lidar com as forças inimigas na sua retaguarda, na esperança de poder fechar a lacuna na mesma noite ou em alguns dias, tornando assim inofensivo o inimigo cercado. Aqui na Curlândia isto é especialmente importante porque qualquer penetração importante pode levar ao colapso de toda a frente.

Após uma rápida consideração, digo ao Marechal de Campo: "Ainda está escuro como breu e uma surtida agora não teria chances de sucesso, pois preciso de luz do dia para ataques de baixo nível contra tanques e caminhões. Prometo decolar ao amanhecer com meu 3 esquadrão e o vôo antitanque para o quadrado do mapa que você me deu. Então ligarei para você imediatamente e lhe direi como

as coisas parecem." De acordo com o que ele me contou, os Reds se infiltraram para o oeste em um distrito de lagos e estão no momento, com sua ponta de lança blindada, em uma estrada que passa entre dois lagos. Enquanto isso, eu instruo Flg./Off. Weisbach coletar relatórios de todas as fontes possíveis por telefone e nos acordar adequadamente para que, decolando no crepúsculo, possamos ultrapassar o alvo ao raiar do dia. Um breve telefonema para os capitães dos vôos e agora tudo vai automaticamente. O que você praticou cem vezes você pode fazer enquanto dorme. O cozinheiro sabe exatamente quando colocar o café. O montador sênior sabe por um segundo quando desfilar para a equipe de terra para preparar a aeronave. Tudo isso é necessária é a curta mensagem para os voos:

"Decole para a primeira surtida às 05h30"

No início da manhã, uma forte neblina paira sobre o campo de aviação a cerca de 150 pés. Tendo em conta a urgência da nossa missão e esperando que seja melhor na área alvo que decolamos. Seguimos para SE em nível baixo. Felizmente o país é plano como uma tábua, caso contrário voar seria impossível.

A visibilidade é pouco superior a cerca de mil e duzentos pés, especialmente porque ainda não está totalmente claro. Voamos por cerca de meia hora quando a cobertura de neblina cai para o nível do solo porque estamos nos aproximando do distrito dos lagos. Agora dou ordem para mudar a formação devido à dificuldade de voar a 150-200 pés. Por segurança, voamos lado a lado na fila. Já não consigo distinguir as formas dos meus aviões exteriores, eles movem-se na névoa do solo e são engolidos de vez em quando pelo banco de nevoeiro mais acima.

Não há possibilidade de realizar um ataque bem-sucedido nestas condições climáticas. Se lançássemos as nossas bombas, teria de ser de uma altitude tão baixa que os estilhaços danificariam as nossas aeronaves, com perdas resultantes, o que não poderia servir para nenhum propósito útil, de modo que isso está fora de questão. O simples facto de ter estado na área alvo não ajudará ninguém hoje. Fico feliz quando o último de nós pousou em segurança. Informo o Marechal de Campo, e ele me diz que recebeu o mesmo conhecimento. relatórios da linha de frente.

Por fim, por volta das nove horas, a camada de neblina acima do campo de aviação se desfaz um pouco e chega a 3.200 pés. Decolo com o vôo antitanque, acompanhado pelo 7º para lidar com alvos de bombardeio. Na orla do banco de nevoeiro rumamos novamente para SE, mas quanto mais voamos nesta direção, mais a base da nuvem afunda novamente. Logo caímos mais uma vez para 150 pés, a visibilidade é fantasticamente ruim. Quase não há pontos de referência e por isso voo de bússola. A região dos lagos começa, o tempo continua ruim. Não me aproximo do ponto que o Marechal de Campo me deu como a localização da ponta da lança diretamente do NE, mas fazendo um ligeiro desvio para oeste, passo voando por ele, de modo que, quando me virar para fazer o ataque, estarei indo direto para casa, uma precaução muito necessária neste tempo. Se o inimigo for tão forte como foi descrito, é provável que tenha uma força AA correspondente. Não há dúvida de entrar com cautela sob a cobertura de colinas ou árvores porque minha abordagem é sobre a água, conseqüentemente a defesa terrestre deve ser levada em consideração na escolha de minhas táticas. Manter-se fora de vista entrando e saindo das nuvens não é aconselhável para uma formação inteira devido ao perigo de colisão tão perto do solo, embora seja possível para aeronaves individuais. Independentemente desta consideração, os pilotos teriam então que dedicar toda a sua atenção ao voo e seriam incapazes de se concentrar suficientemente no seu objectivo.

Voamos baixo sobre a água vindo do sul; está escuro e turvo; Não consigo distinguir nada além de 2.000 a 2.500 pés à frente. Agora vejo bem na linha do meu voo uma massa negra em movimento: a estrada, tanques, veículos, russos. Eu imediatamente grito: "Ataque!" Já quase à queima-roupa a defesa dispara um fogo concentrado à minha frente, artilharia antiaérea dupla e quádrupla, metralhadoras, revelando tudo com um brilho lívido nesta luz nevoenta. Estou voando a 90 pés e esbarrei bem no meio deste ninho de vespas. Devo sair disso? Os outros se espalharam de cada lado de mim e não são tanto o foco do

defesa. Eu giro e giro nas manobras defensivas mais loucas para evitar sendo atingido; Atiro sem mirar, para equilibrar minha aeronave por um

segundo, para atingir um alvo definido significa ser abatido com certeza.
Agora subo um pouco ao chegar aos veículos e tanques e passar por cima deles, sinto que estou sentado sobre ovos e esperando o esmagamento. Isto está fadado a acabar mal; minha cabeça está tão quente quanto o metal que passa gritando por mim. Alguns segundos depois, uma martelada reveladora. Gadermann grita: "Motor pegando fogo"
Uma pancada no motor. Vejo que o motor está funcionando com apenas uma fração de sua capacidade. As chamas lambem a cabine.

"Emst, estamos resgatando. Vou ganhar um pouco de altura e voar o mais longe que pudermos para sair do caminho dos russos. Vi alguns de nossos camaradas não muito longe daqui." Tento subir - não tenho ideia da minha altitude.
Uma mancha escura de óleo se espalhou por dentro e por fora das janelas, não consigo mais ver nada e levanto o capô da cabine para poder ver, mas isso também não adianta, as chamas lá fora tela minha visão.

"Ernst, devemos resgatar agora."

O motor gagueja e chacoalha, para, gagueja de novo, para, gagueja... Nossa pipa será nosso crematório neste prado. Devemos resgatar!

“Não podemos”, grita Gadermann, “estamos voando apenas a 90 pés!” Ele pode ver por trás. Ele também levantou o capô, o que quebra o cabo de intercomunicação em dois. Agora não podemos mais falar um com o outro. Suas últimas palavras foram: “Estamos sobre uma floresta!” - Puxo o manche com toda a força, mas o avião se recusa a subir. Sei por Gadermann que estamos voando baixo demais para resgatarmos. Podemos fazer um pouso forçado do Ju. 87? Talvez ainda seja possível, mesmo que eu não consiga ver nada. Para isso, o motor deve continuar funcionando, mesmo que fracamente. Pode sair desde que o terreno seja adequado.

Fecho o acelerador lentamente. Ao sentir o avião afundar, olho para o lado.
Eu vejo o chão correndo. Só podemos estar a 20 pés. eu me preparo

contra o choque. De repente nos tocamos e desliguei a ignição. Nós batemos. O motor para. Deve ser o nosso fim. Então vem um estrondo e não sei mais nada.

Estou consciente da quietude que me rodeia – portanto ainda estou vivo. Tento reconstruir: estou deitado no chão, quero me levantar, mas não consigo, estou preso, minha perna e minha cabeça doem. Então me ocorre que Gadermann deve estar em algum lugar. Eu grito: "Onde você está? Não consigo sair."

"Espere um segundo - talvez possamos cuidar disso - você está gravemente ferido?" Leva algum tempo até que ele manque e tente chegar até mim através dos destroços. Agora entendo o que está me causando tanta dor: um longo pedaço de metal da cauda do avião está espetando a parte inferior da minha coxa e toda a cauda fica em cima de mim e não consigo me mover. Posso agradecer às minhas estrelas porque nada está queimando perto de mim. Para onde foram as peças em chamas? Primeiro, Gadermann arranca o pedaço de metal da minha perna, depois me liberta das outras partes da aeronave que estão me esmagando. É necessária toda a sua força para libertá-los. Eu pergunto: “Você acha que os russos já estão aqui?”

"É difícil dizer."

Estamos cercados por matagal e floresta. Assim que me levanto, avalio a cena dos destroços: a cerca de cem metros de distância está o motor em chamas; a cinquenta ou sessenta metros de um lado as alas, uma delas também fumegante. Bem na minha frente, a uma boa distância, está uma parte da fuselagem com o assento do operador R/T onde Gadermann estava preso. É por isso que sua voz veio da minha frente quando eu gritei; normalmente deveria ter vindo do outro lado porque ele está sentado atrás de mim. Fazemos curativos em nossos ferimentos e tentamos explicar nossa sorte de ainda estarmos vivos e relativamente seguros, pois sem um curativo adequado não consigo pensar em escapar, pois estou perdendo muito sangue. Nossa queda de noventa pés parece ter

aconteceu nas etapas seguintes; a força principal do nosso impacto foi quebrada pelas árvores na orla da floresta, depois a aeronave foi atirada para um pedaço de solo arenoso onde se espatifou e as diferentes partes voaram em pedaços como já descrito. Nós dois tínhamos tirado os cintos de segurança e estávamos prontos para saltar. Ainda não consigo entender por que não bati a cabeça no painel de instrumentos. Eu estava deitado bem atrás dos restos do meu assento de piloto; Devo, portanto, ter sido atirado para lá com a cauda. Sim, é preciso nascer com sorte.

Ouve-se um farfalhar repentino nos arbustos; alguém está abrindo caminho através da vegetação rasteira. Olhamos na direção do som com a respiração suspensa... depois suspiramos de alívio. Reconhecemos os soldados alemães. Eles ouviram o estrondo na estrada, depois de ouvirem o barulho de tiros ao longe e logo depois viram um avião alemão em chamas. Eles nos incentivam a nos apressar.

"Não há mais camaradas nossos atrás de nós... apenas massas de Ivans..." Um deles acrescenta com um sorriso: "Mas acho que vocês mesmos notaram os Ivans", e lança um olhar significativo para os destroços fumegantes do nossa aeronave. Entramos no caminhão que eles trazem e lá vamos nós, um inferno de couro, em direção ao noroeste.

Estamos de volta ao esquadrão no início da tarde. Ninguém nos viu cair, pois todos estavam muito ocupados naquele momento. As primeiras quatro horas de minha ausência não causaram muita preocupação, pois muitas vezes tenho que derrubar um galante Ju. 87 em algum lugar perto da linha de frente como resultado da ação inimiga e depois relatar meu paradeiro por telefone. Se passarem mais de quatro horas, porém, os rostos escurecem e a fé em meu proverbial e infalível anjo da guarda afunda. Ligo para o Marechal de Campo; ele, mais do que ninguém, se alegra comigo por eu ter voltado e, nem é preciso dizer, avisa que mais um bolo de “aniversário” estará a caminho esta noite.

O céu agora é de um azul brilhante, os últimos vestígios da manta de neblina estão se dissipando. Comunico ao marechal de campo que estamos prestes a decolar novamente, e eu mesmo estou particularmente indignado com nossos amigos soviéticos. Eles ou eu: essa é uma regra de guerra. Desta vez não fui eu, logicamente portanto agora devem ser eles. A ala enviou seu MO em um Fieseler Storch; ele coloca um curativo novo em minhas feridas e declara que estou com uma concussão.
Gadermann quebrou três costelas. Não posso dizer que me sinto exatamente bem, mas minha determinação em voar supera qualquer outra consideração. Eu informo as tripulações, atribuindo-lhes seus alvos. Atacaremos a artilharia antiaérea com todos os nossos bombardeiros e, quando ela for neutralizada, destruiremos tanques e veículos em ataques de baixo nível.

Rapidamente meu esquadrão está no ar e em direção SE. O distrito dos lagos aparece. Estamos voando a 6.600 pés. Fazemos a nossa aproximação pelo SW para podermos aparecer fora do sol; os artilheiros da AA terão dificuldade em nos distinguir e seremos mais capazes de distinguir as suas armas se elas brilharem ao sol. Lá estão eles também, ainda no mesmo lugar de antes! Aparentemente, eles não pretendem avançar mais até que os reforços cheguem. Nós contornamos nosso objetivo, atraindo a artilharia antiaérea para nos atacar. Os canhões AA estão parcialmente montados em camiões, o resto instalou-se em círculo à volta dos veículos. Assim que os fogos de artifício começam, recapitulo brevemente os alvos e depois sigo a ordem de ataque, começando pelo ataque antiaéreo. Acho isso uma satisfação porque devo a eles que há algumas horas minha vida estava novamente pendurada por um fio de seda. Nós, aeronaves antitanque, voamos através da fumaça da bomba e das nuvens de poeira e atacamos os T 34. É preciso ficar atento para não voar contra as bombas que explodem. A artilharia logo é silenciada. Um tanque após o outro explode, os caminhões pegam fogo. Eles nunca chegarão à Alemanha. Esta ponta de lança certamente perdeu o ímpeto.

Voltamos para casa com a sensação de que fizemos tudo o que estava ao nosso alcance. À noite, o Marechal de Campo telefona novamente para me dizer que nossos camaradas no terreno contra-atacaram com sucesso, a invasão

a passagem foi isolada e o inimigo cercado foi eliminado. Ele nos agradece em nome de seu comando por nosso apoio. Passarei sua mensagem ao esquadrão amanhã bem cedo. É sempre a nossa maior recompensa ouvir dos nossos irmãos de armas que a nossa cooperação foi indispensável e tornou o seu próprio sucesso uma possibilidade.

Chegam-nos relatórios alarmantes na Letónia de que os soviéticos estão a invadir a Roménia. Somos transferidos durante a noite para Buzau, uma cidade ao norte de Bucareste, sendo nossa rota Prússia Oriental-Krakau-Debrecen: um vôo maravilhoso pela Europa Oriental sob o brilhante sol do verão indiano. O voo é feito pela Esquadra III com o Estado-Maior da Ala, o H está na zona de Varsóvia e o I já na Roménia. Em Debrecen perde-se muito tempo reabastecendo, por isso é tarde demais para decolar para a Romênia antes de escurecer. Temos de atravessar os Cárpatos e não tenho intenção de perder uma tripulação num voo de transferência. Então passamos a noite em Debrecen e, por sugestão minha, vamos tomar um banho noturno. Na cidade existem banhos maravilhosos, abastecidos por fontes naturais quentes e medicinais. Encontramos mulheres de todas as idades sentadas impassíveis nos banheiros com bolsas, livros, bordados ou seus cachorrinhos, para deleite e espanto de minhas companheiras; esse agachamento nos banhos com as intermináveis fofocas femininas que fazem parte da rotina é sua ocupação diária. É um espetáculo estranho para os antigos ativistas russos verem tal coleção de feminilidades seminuas.

Na bela manhã partimos para Klausenburg, uma encantadora cidade antiga onde os alemães da Transilvânia se estabeleceram há séculos; é por isso que os nativos daqui falam alemão. Fazemos aqui apenas uma breve parada para reabastecer, pois estamos com pressa. Ao mesmo tempo, um avião de reconhecimento americano aparece a cerca de 20.000 pés, o que significa que uma visita de formações de bombardeiros americanos pode ser esperada em breve. O voo sobre os Cárpatos até Buzau é grandioso, assim como cada voo sobre belas paisagens montanhosas com clima perfeito. A cidade agora aparece à nossa frente; costumava ser um cais de desembarque sem importância no caminho para a frente que

percorria um longo caminho ao norte, agora é uma base operacional. O que aconteceu com a linha de frente estável Jassy-Targul-Frumos e com Husi?

O aeródromo fica em campo aberto e não oferece possibilidades de camuflagem para as nossas aeronaves, e Ploesti, o centro petrolífero da Roménia, que fica bastante próximo, está a ser atacado incessantemente por bombardeiros americanos com uma protecção de caça muito forte; os lutadores podem depois voltar sua atenção para nós, na medida em que nos considerem merecedores de um engessamento. O número de caças americanos enviados para escoltar uma formação de bombardeiros em cada surtida aqui é maior do que a força total de caças alemães em toda a frente.

Ao pousar, vejo que as estradas que levam ao aeródromo estão repletas de fluxos intermináveis de militares romenos caminhando para o sul; em alguns lugares, os comboios são interrompidos por engarrafamentos. Artilharia pesada de todos os calibres está entre eles. Mas não há unidades alemãs lá. Estou testemunhando o último ato de uma tragédia. Sectores inteiros foram controlados por unidades romenas que deixaram de oferecer qualquer resistência e estão agora em retirada. Os soviéticos estão em seu encalço. Para onde a linha de frente correu o soldado alemão luta e se mantém firme e, portanto, será isolado e feito prisioneiro. Ele não considera possível que os nossos aliados romenos deixem os russos invadir a Roménia sem luta e exponham o seu povo a este destino horrível; ele simplesmente não acredita.

Após o pouso, nossas aeronaves são imediatamente preparadas para operações enquanto eu me reporto à minha antiga ala. Eles estão felizes por nos ter de volta com eles. Eles acham que vamos ficar muito ocupados. Os tanques russos já estão à altura de Foscari, tendo como objectivo a rápida captura de Bucareste e Ploesti. Mais ao norte, as unidades alemãs ainda lutam no Grupo de Exércitos do Sul.

Enquanto isso, nossos aviões foram preparados e decolamos imediatamente, voando alto e seguindo a estrada principal para o norte, até Foscari. Seis milhas ao sul

desta cidade observamos gigantescas nuvens de poeira: se já não são os tanques - são! Nós atacamos; eles saem da estrada e se espalham pelos campos. Mas isso não os salva. Atiramos em alguns deles, depois voltamos para buscar munição nova e continuamos nosso combate com a mesma coluna.
Para onde quer que você olhe, há massas de homens e materiais, todos russos, principalmente mongóis. Suas reservas de mão de obra são tão inesgotáveis? Obtemos novas provas práticas de que a capacidade produtiva da URSS foi grandemente subestimada por todos e que ninguém conhece os verdadeiros factos. As massas de tanques, repetidamente inimagináveis em número, são a prova mais convincente disso. Muitos veículos motorizados também são de origem americana. Uma surtida segue-se a outra, do amanhecer ao anoitecer, como durante todos estes anos.

É um dos últimos dias de agosto. Decolo de manhã cedo para voar para a área onde os Reds invadiram o norte e subiram 150 pés acima do meu próprio aeródromo. De repente, a artilharia antiaérea abre fogo; é tripulado por romenos que supostamente defendem o nosso campo de aviação contra ataques de aeronaves russas e americanas. Olho na direção dos projéteis explodindo e procuro no céu bombardeiros inimigos. Os americanos acordaram tão cedo esta manhã? Eu inclino a pista com minha formação para esperar por novos desenvolvimentos sob a proteção de nossa própria defesa AA. Curiosamente, os sopros dos projéteis estourados deslocaram-se para baixo e alguns deles estão desagradavelmente perto da minha aeronave. Olho para as baterias de disparo e vejo que os canhões giram para acompanhar nossas manobras; uma explosão simplesmente não me acerta. Não há um avião inimigo à vista. Agora não há mais dúvidas: a artilharia antiaérea está atirando contra nós. É bastante inexplicável para mim, mas deve ser assim. Voamos para o norte em nossa missão contra a ofensiva soviética que avança com força a partir da área Husi-Barlad-Foscari.

No nosso regresso ao aeródromo, estou preparado para quaisquer novas palhaçadas antiaéreas por parte dos romenos; meu controle de solo já me disse, enquanto voávamos de volta, que as armas estavam apontadas para mim. A partir de agora, a Roménia está em

guerra conosco. Imediatamente chegamos em nível baixo, pousando sozinhos.
Armas AA individuais abrem novamente fogo contra nós, mas sem mais sucesso do que antes. Vou imediatamente ao telefone e consigo falar com o Comodoro Aéreo Romeno Jonescu. Ele está no comando de unidades da força aérea romena, incluindo unidades antiaéreas, e eu o conheço bem pessoalmente de Husi, ele usa condecorações alemãs. Digo-lhe que devo presumir que as atenções hostis desta manhã se destinavam a mim e ao meu esquadrão, e pergunto-lhe se é assim. Ele não nega isso; ele diz que os seus artilheiros AA viram um caça alemão abater um avião de correio romeno e que, consequentemente, mesmo aqui, eles estão muito indignados e disparam contra todos os aviões alemães. Ele ainda não faz qualquer menção ao estado de guerra existente entre a Alemanha e a Roménia. Respondo à sua reclamação que não tenho a menor intenção de defender esse absurdo e que estava saindo em outra surtida contra os russos N. de Ramnicul Sarrat.
Agora, porém, proponho primeiro bombardear e metralhar a artilharia antiaérea em nosso aeródromo com meu esquadrão Stuka, a fim de eliminar a possibilidade de qualquer interferência em nossa partida. Com o outro esquadrão atacaremos o quartel-general do seu estado-maior; Eu sei exatamente onde eles estão.

"Pelo amor de Deus, não faça isso. Sempre fomos melhores amigos e não podemos ser responsabilizados pelas ações de nossos governos. Fiz-lhe uma proposta: nenhum de nós fará nada e, na medida em que nós estão preocupados, a declaração de guerra não existe. Dou-lhe minha garantia pessoal de que nenhum outro tiro será disparado sob meu comando contra seus Stukas.

Ele reafirma sua antiga amizade por mim e seus sentimentos amigáveis para com nós, alemães em geral. Com isto, uma paz separada entra em vigor para nós dois, e não tenho mais motivos para reclamar. Uma situação curiosa: estou aqui sozinho com o meu pessoal de voo neste aeródromo num país em guerra connosco. Duas divisões romenas com todo o seu equipamento, incluindo artilharia pesada, cercam o nosso campo de aviação. Quem irá impedi-los de nos liquidar da noite para o dia? Nas horas de escuridão isso é muito

situação desconfortável, à luz do dia somos fortes novamente. Mesmo duas divisões não são susceptíveis de se mostrarem demasiado agressivas contra os meus Stukas quando estão tão concentrados e expostos neste campo aberto.

Nosso estoque de bombas e gasolina no aeródromo está acabando e nenhum suprimento está chegando até nós, pois a Romênia não pode mais ser controlada. A nossa única hipótese é passar para o outro lado dos Cárpatos e tentar lá formar uma nova frente com os restos dos nossos exércitos que estão
capazes de lutar para sair da Romênia, e outras tropas que possam ser reunidas em qualquer lugar como reservas. É perfeitamente claro que a nossa artilharia pesada nunca atravessará os Cárpatos, mas será deixada para trás na Roménia. Se ao menos uma grande parte do nosso valente exército conseguisse libertar-se deste caldeirão de traição das bruxas, pelo qual o governo romeno é o culpado! As armas podem ser substituídas, por mais difícil que seja, mas os homens nunca!
Nosso pessoal de terra se prepara para pegar a estrada pela passagem de Bazau; gastamos a última gota de gasolina atacando a ponta de lança russa que se aproxima cada vez mais de Buzau. Em parte, as nossas missões levam-nos muito para trás das linhas russas para socorrer as unidades alemãs que ainda estão envolvidas em combates acirrados aqui. É um espectáculo lamentável, suficiente para levar alguém ao desespero, a forma como estes veteranos da campanha russa, rodeados pelo inimigo, ainda batem a cabeça contra um muro que se aproxima de números muito superiores, até que gradualmente não têm mais nada com que resistir, excepto os seus armas pequenas. A artilharia já esgotou há muito tempo todas as munições, em breve não terá nem cartucho de rifle ou revólver. Atacar e atacar novamente é a única maneira de suportar isso.

Um pouco de Stalingrado.

Agora as nossas provisões no aeródromo estão finalmente esgotadas e voamos para oeste sobre os Cárpatos até à nossa nova base operacional em Sachsisch-Regen, na Hungria. Nesta pequena cidade quase todo mundo fala alemão; é uma cidadela dos alemães da Transilvânia. Aqui existe uma igreja alemã e escolas alemãs; ao caminhar pela cidade, nunca temos a sensação de que não estamos na Alemanha. Situa-se pitorescamente entre cadeias de colinas e

pequenas montanhas, com grandes extensões de floresta nas proximidades. Nosso campo de aviação fica numa espécie de planalto com bosques de cada lado; estamos alojados na cidade e nas aldeias vizinhas puramente alemãs ao N. e NE dela. As nossas operações neste momento são dirigidas contra o inimigo que atravessa as passagens dos Cárpatos a partir do leste. O país oferece excelentes posições defensivas, mas não temos forças para mantê-las, tendo perdido a indispensável artilharia pesada na Roménia. Mesmo o terreno mais favorável não pode ser defendido contra as armas mais modernas apenas através do heroísmo. Fazemos ataques de baixo nível na passagem de Oitoz e na passagem de Gymnoz e nas estradas montanhosas ao norte deles. Tive experiência de voar em montanhas no Cáucaso, mas os vales aqui são extremamente estreitos, especialmente no fundo, e é necessário ganhar uma altura considerável antes de poder fazer curvas neles. As estradas sobre as passagens são tortuosas e, por longos trechos, ficam engolfadas por cortes escavados nas encostas escarpadas das montanhas. Como os veículos e tanques geralmente ficam sob o abrigo dos penhascos, é preciso ter um cuidado diabólico para não esbarrar neles aqui ou ali. Se outra formação estiver na mesma área ao mesmo tempo, talvez se aproximando de seu alvo vindo do outro lado do vale e não tão rapidamente reconhecida através da neblina, então por uma fração de segundo "A morte coloca um dedo ossudo na alegria -stick" quando uma formação encontra a outra voando na direção oposta. Esse é um perigo maior do que o ataque antiaéreo, mas não é de forma alguma negligenciável. Está parcialmente situado nas encostas das montanhas, à direita e à esquerda das estradas sobre as passagens, porque a artilharia antiaérea inimiga percebeu a sua relativa ineficácia se permanecer com os comboios na estrada enquanto nós, por exemplo, atacamos uma unidade mais abaixo. por trás de outro grupo de pedras. Por enquanto não há muita oposição de lutadores. Serão os russos tão lentos a pôr em funcionamento os aeródromos romenos? Duvido, porque eles têm muitas linhas de abastecimento e os aeródromos disponíveis, em Buzau, Roman, Tecuci, Bakau e Silistea, estão perfeitamente situados e são suficientes para esta batalha.
Presumivelmente, os Ivans não gostam muito de voar nas montanhas; eles parecem especialmente tímidos em voos de baixa altitude nos vales devido à possibilidade de repentinamente topar com um corte de saco bloqueado por uma forte

montanha subindo. Tive a mesma impressão há dois anos nas passagens e vales do Cáucaso.

Recebo ordens neste momento para assumir o comando da Ala e renunciar ao meu 3º Esquadrão. Como meu sucessor como comandante do antigo esquadrão coloquei o nome de Flt./Lt. Lau; serviu com ele na Grécia na batalha contra a frota inglesa e lá se destacou. Após a primeira fase da campanha russa, ele foi destacado para funções de estado-maior e agora está de volta à frente. No que diz respeito ao voo operacional, a mudança dificilmente me afecta; Coloquei todos os tipos de aeronaves utilizáveis na força do estado-maior da Ala para que eu possa voar com uma ou outra de minhas unidades a qualquer momento.

Um dia, no início de setembro, saio cedo com meu 3º Esquadrão, o 2º nos acompanhando como escolta; Eu mesmo estou caçando tanques na passagem de Oitoz com uma aeronave antitanque. A situação lá em cima não parece muito bonita. Decido, portanto, decolar novamente assim que retornarmos em meu FW 190. Enquanto isso, os demais poderão fazer manutenção em suas aeronaves para a próxima surtida. Pl./Desligado. Hofmeister tem um pronto para decolar e me acompanha como batedor.

Voamos de volta para Oitoz, fazemos ataques de baixo nível e reconhecemos a situação em todas as passagens dos Cárpatos e nas alturas, de onde obtemos uma visão geral da situação geral no nosso sector. Volto, literalmente sem uma gota de gasolina ou munição, ao nosso campo de aviação, onde vejo quarenta aeronaves prateadas e brilhantes voando em minha direção na mesma altitude. Corremos um perto do outro. Nenhum engano é mais admissível. Eles são todos Mustangs americanos. Chamo Hofmeister: "Você deve pousar imediatamente." Abaixo o trem de pouso e os flaps de pouso e desço antes que a formação do Mustang tenha tempo de se virar e atacar.

Planar para pousar foi um trabalho nervoso, pois este é o momento em que sua aeronave está absolutamente indefesa e não há nada que você possa fazer a não ser esperar pacientemente até parar. É evidente que Hofmeister não desceu tão rapidamente quanto eu; Eu o perdi de vista. Ainda estou taxiando em alta velocidade quando, olhando para fora, vejo os Mustangs chegando para o ataque e um deles indo direto para minha aeronave. Eu rapidamente levanto o capô da cabine - ainda devo estar me movendo a cerca de 30 mph - subo na asa e caio no chão, e fico ali deitado, alguns segundos antes que o canhão do Mustang comece a latir. Minha aeronave, que taxiou sozinha por uma boa distância, pega fogo no primeiro ataque. Estou feliz por não estar mais nela.

Não temos qualquer ataque antiaéreo no aeródromo, porque ninguém previu ou estava preparado para a nossa retirada para os aeródromos húngaros. Infelizmente, o nosso material é tão reduzido que "todos os aeródromos da Europa" não podem receber defesa AA num piscar de olhos. Nossos inimigos, que têm material ilimitado à sua disposição, podem colocar baterias antiaéreas em cada esquina, mas nós, infelizmente, não podemos. Os Mustangs se dispersaram por todo o campo de aviação e estão praticando tiro ao alvo em tempos de paz. Meu esquadrão, que deveria ter reabastecido e recarregado durante minha ausência, ainda está no terreno. Vários aviões de transporte que trouxeram munições, gasolina e bombas estão expostos ao ar livre. Aeronaves em condições de manutenção ficam em hangares improvisados na floresta e são difíceis de atingir. Mas aeronaves em reparo e aviões de transporte com bombas e gasolina voam pelos ares; o canhão dos quarenta Mustangs mantém uma tatuagem ininterrupta enquanto eles atiram em tudo que vêem em chamas. Uma fúria impotente toma conta de mim por ter que olhar sem poder revidar; por todo o campo de aviação, cogumelos de fumaça negra onde aeronaves isoladas estão em chamas. Neste pandemônio, pode-se pensar que o fim do mundo chegou. Por mais absurdo que possa parecer, tento dar uma piscadela no sono; na hora que eu acordo

tudo acabará. Se o sujeito que continua vindo até mim me bater, será mais fácil aguentar se eu estiver dormindo.

Depois que o piloto do Mustang ateou fogo à minha aeronave no primeiro ataque, ele deve ter me visto caído ao lado do caminho dela. Talvez ele realmente tenha me visto cair quando chegou; de qualquer forma, ele volta para mim repetidas vezes com seus canhões e metralhadoras. Aparentemente ele não consegue ver claramente através da janela atrás da qual está sua visão e através da qual ele deve mirar; ele provavelmente não consegue acreditar, depois de cada voo, que não me atingiu, pois depois de chegar uma ou duas vezes, ele ruge sobre mim obliquamente, mergulhando sua aeronave, a 3,6-4,5 metros, e olha para mim. Fiquei deitado de bruços o tempo todo, abraçado à grama marcada; Não me movi, exceto para virar ligeiramente a cabeça para o lado, de modo a olhar para ele através das pálpebras fechadas. Cada vez que ele vem até mim pela frente, a terra e a areia de suas balas me respingam a torto e a direito. Ele vai me bater na próxima vez? Correr está fora de questão, pois tudo em movimento é acionado instantaneamente. Assim continua pelo que me parece uma eternidade. Agora tenho certeza de que ele ficou sem munição, pois depois de passar mais uma vez obliquamente por cima de mim, ele sai voando. Seus colegas também esgotaram suas munições; muito lucrativo, deve-se admitir. Eles se reúnem acima do campo de aviação e voam para longe.

Nosso campo de aviação parece uma bagunça terrível, especialmente à primeira vista. A primeira coisa que faço é procurar Plt./Off. Hofmeister. Sua aeronave está no perímetro do campo; ele deve ter demorado mais para pousar e foi pego na descida. Ele está ferido; um pé tem que ser amputado. Cinquenta aeronaves estão queimando e explodindo no campo de aviação, felizmente apenas alguns dos meus aviões em serviço que, por mais bem cobertos que estivessem, não eram um alvo fácil. Agora me disseram, ao visitar cada unidade na floresta, que durante o ataque o pessoal de terra manteve um fogo ininterrupto de armas leves, conforme ordenado, com MP-40, rifles, metralhadoras e revólveres. Quatro Mustangs estão perto do campo de aviação. Ver que não sofremos críticas é uma conquista gratificante. Os Mustangs não tiveram sua prática segura de tiro ao alvo, então

afinal de contas gratuitamente. Poucos dias depois, baterias AA chegam ao meu campo de aviação e ataques tão bem-sucedidos como este provavelmente não se repetirão.

Tipos de aeronaves alemãs aparecem frequentemente em nossa área pilotados por romenos que os equipamos. Eles agora ostentam as marcas romenas e voam do lado russo. A base operacional romena não está muito longe de nós. Portanto, passamos dois dias fazendo ataques de baixo nível aos seus campos de aviação na área de Karlsburg, Kronstadt e Hermannstadt. Línguas maliciosas entre nós sugerem que estamos tentando imitar os Mustangs; eles teriam feito isso antes. Destruímos mais de 150 aeronaves em solo, algumas delas no ar; em qualquer caso, são principalmente aviões de treino e de correio, mas mesmo assim são úteis para treinar a força aérea romena. O sucesso em ataques deste tipo depende, em grande medida, da força da defesa inimiga.

Os combates na Roménia chegaram ao fim. As inundações soviéticas atingem todo o país para tentar forçar uma passagem para a Hungria em todos os pontos possíveis. Neste momento, comboios compactamente lotados atravessam a passagem Roter-Turm em direção a Hermannstadt.

As surtidas contra esta ponta de lança invasora são particularmente difíceis porque este exército está fortemente defendido contra ataques aéreos. Em um vôo sobre o extremo norte da passagem, 4 cm. A artilharia antiaérea arranca o capô da cabine do meu FW 190 e de repente me vejo sentado ao ar livre. Felizmente nenhuma das farpas me fere.

Na mesma noite, o meu oficial de inteligência disse-me que ouve quase todos os dias as transmissões de propaganda radiofónica em alemão, histórias de atrocidades sobre soldados alemães e incitamento à guerrilha. A emissora sempre começa: Kronstadt ligando. Após comunicação com o grupo o primeiro ataque a esta estação de rádio está marcado para amanhã; deve ser possível lidar com estes provocadores. Ao amanhecer, rumamos para Kronstadt, um antigo assentamento dos saxões da Transilvânia. A cidade brilha

sempre em frente na neblina da manhã sob os primeiros raios de sol. Não precisamos sobrevoá-lo; a estação de transmissão com seus dois mastros altos fica em uma estrada principal, cerca de oito quilômetros a nordeste. Entre os altos mastros há um pequeno edifício, o centro nervoso de todo o organismo transmissor. Ao chegar, preparando-me para mergulhar, vejo um automóvel saindo do pátio do prédio. Se eu pudesse ter a certeza de que os seus passageiros eram os homens que estão a instigar os guerrilheiros a apunhalar-nos pelas costas, valeria a pena fazer um pequeno esforço extra para os apanhar. O carro desaparece em uma floresta e vê de longe nosso ataque à estação transmissora. É preciso ter cuidado para não mergulhar muito baixo neste ataque porque os mastros estão

conectados por muitos cabos e é fácil voar até eles. O pequeno prédio está centrado na minha mira, aperto o botão, puxo e circulo em volta dos mastros, esperando ver o resultado e a reforma do meu esquadrão.
Por acaso um dos meus pequenos 351b. bombas atingiram a ponta de um dos mastros; ele quebrou e dobrou em um ângulo reto. Não há mais nada para ser visto do prédio abaixo, pois as bombas fizeram seu trabalho. Eles não transmitirão sua propaganda cruel daqui por um bom tempo. Com este pensamento reconfortante voltamos à base.

A crescente pressão sobre as passagens dos Cárpatos mostra cada vez mais claramente a extensão dos danos causados à nossa força pelo desastre romeno. Os soviéticos avançaram muito para além de Hermannstadt; eles estão quase em Thorenburg e tentam capturar Klausenburg. A maioria das unidades deste setor são húngaras, principalmente a primeira e a segunda divisões blindadas húngaras. Praticamente não existem reservas alemãs disponíveis para formar uma espinha dorsal de resistência neste importante sector. Este avanço soviético colocará em perigo as unidades alemãs que mantêm os Cárpatos muito a norte. Terão de abandonar as suas posições nas passagens com graves consequências porque os Cárpatos, sendo uma fortaleza natural, são a chave das planícies húngaras e será extremamente difícil mantê-los com a nossa força diminuída. Na maior parte dos casos, os soviéticos tiveram um trabalho fácil nas últimas semanas, pois estão a avançar através de uma Roménia "aliada", onde uma resistência alemã coerente tem sido desenvolvida.

impossível. Nosso lema tem sido: "Saia da Romênia; próxima parada nos Cárpatos." Mas a Roménia tem uma fronteira alongada e isto significa uma extensão da nossa frente já demasiado pouco defendida.

Voltamos por alguns dias para um campo de aviação a oeste de Sachsisch Regen, de onde fazemos surtidas quase diárias sobre a área de Thorenburg. Pela primeira vez desde que só Deus sabe há quanto tempo os Iron Gustavs participam novamente dos combates no solo. Em cada surtida permanecemos na área alvo enquanto durar a gasolina, sempre esperando um encontro com nossos concorrentes do outro lado. O 3º Esquadrão faz o bombardeio, escoltado pelo 2º com o estado-maior da Ala e eu no FW 190.
Durante esta fase, conseguimos abater um grande número de aviões de ataque e caças russos. O capitão do meu 2º Esquadrão, Tenente de Voo Canil, que possui as Folhas de Carvalho, tem uma caça particularmente boa. Na verdade, não é da nossa conta, como bombardeiros de mergulho e aeronaves de ataque, abater aeronaves inimigas, mas na actual crise parece-me muito importante para os nossos camaradas no terreno que dominemos a força aérea inimiga.
Portanto, nossos atiradores especialistas em tanques também atacam aeronaves, e com excelentes resultados. Essas operações nos mostram muito claramente, antigos aviadores do Ju 87, que os cães se divertem melhor do que a lebre.
Mesmo assim, ainda confiamos nas nossas velhas pipas.

Em Setembro de 1944, a batalha pelas planícies húngaras torna-se uma realidade. Neste momento chega até mim a notícia da minha promoção a Wing Commander. A equipe da Wing com pessoal de terra está estacionada por um curto período em Tasnad, ao sul de Tokay. O 1º e o 2º Esquadrões com os seus elementos operacionais e eu próprio a SE de Tasnad, o 3º Esquadrão move-se para a área de Miskolcz onde são seriamente prejudicados pelas condições do campo de aviação: toda a região circundante, incluindo as estradas que conduzem ao campo de aviação, foram transformadas em um pântano por chuvas torrenciais.

A nossa estadia aqui é curta, onde podemos lutar na área de Grosswardein-Cegled-Debrecen. As hordas russas movem-se rapidamente,

quase exclusivamente à noite. Eles permanecem estacionários durante o dia, bem camuflados nas florestas perto das estradas ou nos campos de milho, ou mantendo-se cobertos nas aldeias. O bombardeio e o ataque aéreo tornam-se de importância secundária para o reconhecimento, pois os alvos devem ser reconhecidos antes que seja possível causar qualquer dano vital. Actualmente não há coesão na frente alemã; existem apenas grupos de batalha isolados improvisados às pressas através da união de unidades que ou lutaram para regressar da Roménia ou que anteriormente fizeram parte das linhas de tropas de comunicação na Hungria. Essas unidades são uma mistura de todos os ramos do exército. Em pontos focais especiais aparecem os nomes das formações de elite: regimentos de infantaria com grandes tradições, divisões blindadas, formações SS, todos os nossos velhos conhecidos e amigos com quem partilhámos as dificuldades dos anos árduos na Rússia. Eles amam e estimam seus Stukas e nós sentimos o mesmo. Se soubermos aquele

destas unidades está abaixo de nós, podemos ter certeza de que não haverá surpresas. Conhecemos pessoalmente a maioria dos seus oficiais de controle de vôo ou, pelo menos, suas vozes. Eles nos indicam todos os ninhos de resistência, por menores que sejam, e então os atacamos com tudo o que temos. As unidades terrestres acompanham nosso ataque com a velocidade da luz e varrem tudo à sua frente. Mas a superioridade numérica do inimigo é tão imensa que os maiores sucessos locais são apenas uma gota no oceano. Os russos estão estabelecidos à direita e à esquerda destes combates e não temos soldados suficientes para mantê-los lá, e segue-se outro avanço com o resultado de que mesmo as unidades que permanecem firmes são obrigadas a retirar-se para que a sua linha de retirada não seja cortada. .

Isso acontece aqui repetidas vezes até que estejamos de volta a Theiss, que será considerada uma nova linha de defesa. Este rio é estreito e numa guerra com recursos técnicos modernos não representa grande obstáculo. Em Szeged, os russos ganharam muito em breve uma forte cabeça de ponte que não conseguimos destruir, e a partir da qual fazem um rápido avanço para noroeste, em direcção a Kecskemet. Minha ala voltou mais uma vez e agora estamos em Farmos, W. de Szolnok, na linha ferroviária de Szolnok a Budapeste. Nosso

O campo de aviação é frequentemente visitado por bombardeiros americanos quadrimotores que até agora concentraram as suas atenções na ponte ferroviária de Szolnok.

Não temos queixas sobre as nossas rações aqui porque Niermann obteve autorização para caçar e quase se pode falar de uma praga de lebres. Todos os dias ele volta com uma sacola grande; Fridolin está cansado de ver uma lebre. Às vezes, agora há um verdadeiro frio no ar, o ano está avançando gigantescos em direção ao inverno. Ao fazer minha corrida noturna de cross country no bairro de Farmos, sucumbi ao fascínio das planícies de uma forma que não teria pensado ser possível para um montanhista como eu.

Estamos principalmente nas proximidades de Theiss, além do rio, mas também do nosso lado, já que os soviéticos conseguiram formar cabeças de ponte na margem oeste em vários lugares. Os nossos alvos, como no caso de todas as travessias fluviais anteriores, são as concentrações de material nas margens do rio e nas estradas de acesso, além das pontes constantemente construídas e do tráfego através do rio, que é parcialmente realizado com métodos muito primitivos. . Jangadas, antigas embarcações à vela, barcos de pesca e barcos de recreio privados navegam pela estreita Theiss. Ivan não perdeu tempo em reunir este serviço heterogêneo de ferry. É principalmente ativo, inicialmente na área entre Szeged e Szolnok, mais tarde também mais ao norte. A criação de muitas cabeças de ponte é sempre um aviso de que os soviéticos estão a acumular material preparatório para um novo avanço. Uma pequena ofensiva da nossa parte está a ser conduzida com sucesso na área de Szolnok-Mezotuer-Kisujzalas-Turkewe com o objectivo de perturbar estes preparativos. Voamos incessantemente em apoio a isso. O novo ataque russo ao Theiss é consideravelmente atrasado e enfraquecido por esta interrupção das suas linhas de comunicação, pelo menos neste sector norte, mas eles são capazes de continuar a expandir a grande cabeça de ponte em Szeged e uni-la a uma outra mais pequena, mais a norte. .

No final de Outubro é lançada a ofensiva a partir de todo este área; começa com um impulso NW e N. de E. e SE contra Kecskemet. O seu objectivo é claro: conseguir o colapso da nossa linha de defesa no Theiss e avançar através da planície até à capital húngara e ao Danúbio. Ivan é extremamente ativo no ar. Parece que ele ocupou todo o lote de aeródromos ao redor de Debrecen, e estamos novamente em ação contra números muito superiores por aí. Estamos ainda mais prejudicados pela perda de uma série de aeronaves abatidas por armas antiaéreas, e os suprimentos e substituições deixam muito a desejar. Os soviéticos não podem reivindicar o crédito pela nossa situação; eles podem agradecer aos seus aliados ocidentais que colocaram seriamente em perigo as nossas comunicações com os seus ataques quadrimotores a estações ferroviárias e cidades. O patrulhamento das linhas férreas e estradas pelos Jabos americanos faz o resto.

Faltam-nos os meios indispensáveis para proteger as nossas rotas de tráfego devido à escassez de mão-de-obra e material. Com as poucas aeronaves que restam em minha ala, incluindo o voo antitanque, costumo decolar em uma surtida na área SE de Kecskemet. A força de nossas aeronaves, pelas razões expostas acima, foi tão reduzida que um dia saí sozinho, escoltado por quatro FW 190 para atacar os blindados do inimigo nesta área. À medida que me aproximo do meu objetivo, mal posso acreditar no que vejo; a uma longa distância ao norte de Kecskemet, tanques se movem ao longo da estrada; eles são russos. Acima deles, como um cacho de uvas, está pendurado um denso guarda-chuva de combatentes soviéticos protegendo esta ponta de lança. Um dos policiais que me acompanha sabe russo e traduz prontamente para mim tudo o que entende. Os soviéticos estão novamente a utilizar quase o mesmo comprimento de onda que nós. Eles estão gritando uns com os outros e fazendo um barulho tão terrível que é de admirar que alguém entenda uma palavra que o outro está dizendo. Meu intérprete no 190 diz o seguinte:

"Chamando todos os Red Falcons - um único Stuka com duas longas barras está vindo para atacar nossos tanques - temos certeza de que é o porco nazista que atira em nossos

tanques - há alguns Fockes com ele (minha escolta). Todos vocês devem atacar o Stuka, não os Fockes – ele deve ser abatido hoje.”

Durante esse pandemônio, há muito desci e fiz um ataque. Um tanque está em chamas. Dois FW 190 estão passando por cima de mim tentando tirar alguns Lag 5s. Os outros dois ficam grudados em mim, manobrando como eu; eles não têm intenção de me deixar em paz, o que certamente acontecerá se eles entrarem em combate aéreo com qualquer Ivan. Vinte ou trinta Lag 5s e Yak 9s agora voltam sua atenção para nós; aparentemente o oficial de controle no terreno que dirige os combatentes está perto dos tanques, pois grita como um porco preso: "Vá em frente, vá em frente e atire nos porcos nazistas. Você não vê que um tanque já está em chamas?" Para mim esta é a confirmação mais segura do meu sucesso.
Cada vez que um deles ataca, faço uma curva fechada no momento em que ele se aproxima de mim; sua velocidade

o impede de seguir minha manobra e ele perde a posição de tiro porque é levado para fora do alcance. Eu então me viro novamente e vou atrás dele, mesmo que a alguma distância. Embora eu sinta muito por desperdiçar minha munição antitanque, disparo duas balas de 3,7 cm. conchas atrás dele; é claro que irei desejá-los mais tarde para outros tanques. Mesmo que agora eles erram o alvo, o sujeito a quem foram destinados não pode ter deixado de observar seu rastro e fica chocado ao ver essas bolas de fogo passando perto dele.
Agora, novamente, um dos contra quem atirei grita: "Cuidado - tome cuidado - você não viu? Os porcos nazistas estão atirando de volta. Cuidado." Ele berra como se já tivesse sido abatido. Outro, certamente o líder da formação:

"Devemos atacá-lo de diferentes ângulos simultaneamente. Encontro sobre a aldeia para a qual estou indo agora. Discutiremos o que deve ser feito."

Enquanto isso eu ataco outro tanque. Até agora eles não correram para se proteger, sem dúvida acreditando que estão suficientemente protegidos pelos seus combatentes. Novamente um explode em chamas. Os Red Falcons estão circulando sobre a vila

e fazendo o alvoroço mais louco; todos querem dar conselhos sobre a melhor maneira de abater minha Ju. 87. O oficial de controle no terreno enfurece-se, ameaça, pergunta se não viram que quatro tanques já estão em chamas. Agora eles voltam, na verdade de ângulos diferentes, e estou feliz que meu quinto tanque tenha esgotado minha última munição, pois se continuarmos este jogo por muito mais tempo não podemos contar com um final feliz.
O suor escorre de mim o tempo todo, embora esteja muito frio lá fora; a excitação aquece mais do que qualquer jaqueta de pele. O mesmo se aplica à minha escolta. Os oficiais voadores Biermann e Kinader têm menos medo de serem abatidos do que de falharem no seu dever de me proteger, mas é mais do que provável que um ou outro dos Ivans possa dizer para si mesmo: se eu não conseguir derrubar o Stuka com o bares conforme solicitado, posso pelo menos dar uma chance ao Fockes. Seguimos para casa; os Ivans não ficam muito tempo conosco antes de voltarem. Por um bom tempo ainda ouvimos os gritos de reprovação do oficial de controle no terreno e os Falcões Vermelhos dando suas desculpas.

Muitas vezes, nada impede o avanço russo, excepto unidades locais reunidas em alguma emergência crítica e frequentemente compostas por pessoal do campo de aviação e antiaéreo e tropas do corpo de serviço do exército. Faltam-nos homens e materiais: a velha história, mais uma vez, a bravura individual e as ações isoladas podem atrasar, mas não podem impedir totalmente o avanço de números colossais de homens e materiais. As poucas unidades de crack que que ainda resta não pode estar em todos os lugares ao mesmo tempo. No entanto, os nossos camaradas no terreno estão a travar uma luta inconcebivelmente galante. A frente de Theiss não é mais sustentável; a próxima linha de defesa tem de ser o Danúbio. Estou perturbado com sinais de uma investida soviética no extremo Sul, através de Fiinfkirchen, na direcção de Kaposvar; se for bem sucedido, então esta nova posição estará novamente em perigo. Passa muito pouco tempo até que os meus receios se confirmem.

15 - BATALHA PELA HUNGRIA

É um dos nossos últimos dias na Farmos. Acaba de ser recebida uma mensagem de que Ivan se infiltrou com uma forte ponta de lança blindada na direção das montanhas Matra e alcançou os arredores de Goengjes. As nossas tropas, que foram flanqueadas, estão ansiosas, se possível, para restaurar a situação e diminuir a distância. O tempo está mau, e achamos isto particularmente penoso porque esta parte do país é muito montanhosa e a cobertura de nuvens é ainda mais baixa do que noutros lugares. Saímos de Budapeste para o porto e logo avistamos as montanhas Matra à frente, e logo depois a cidade de Goengjes. Os incêndios estão queimando alguns quilômetros ao sul; é evidente que algo está acontecendo lá. Com certeza, tanques estão viajando pela estrada e certamente não são alemães. Ao fazer uma ampla varredura naquela direção para obter uma imagem geral da força do inimigo, encontro luz intensa e fogo antiaéreo médio. Circulamos em torno da guarda avançada em nível baixo. Bem na frente dos T 34 e dos Stalins está um tipo de tanque que nunca vi antes; nem ainda o encontrei como um modelo americano. Lido primeiro com esse estranho e depois volto minha atenção para os outros. Quando cinco tanques estão em chamas, esgotei toda a minha munição.

O voo antitanque também fez um excelente trabalho e foi uma manhã ruim para Ivan. Nós nos reformamos e voltamos para casa, sendo atacados durante parte do caminho pelos caças soviéticos Yak 9 que apareceram em cena, mas não nos fizeram mal.

Estamos a dez minutos da nossa base e bem atrás das nossas próprias linhas.
quando de repente me ocorre: como posso descrever o primeiro tanque que atirei ao fazer meu relatório? Minha câmera automática terá tirado uma boa foto

fotografia suficiente para eu poder dizer com certeza que tipo de tanque era? É muito importante que o Estado-Maior seja informado se e quais novos tipos estão surgindo em qualquer setor da frente; tal informação é uma indicação de que novas armas estão a ser colocadas em produção ou entregues a partir de outros países. Devo saber qual era o modelo daquele primeiro tanque. Então eu digo ao líder do 3º Esquadrão para levar a formação para casa enquanto eu me viro e voo de volta para os tanques.

Eu acelero um pouco e circulo quatro ou cinco vezes a 12-15 pés em um
raio estreito ao redor do misterioso monstro de aço e dê-lhe um exame vagaroso da maior proximidade. De um lado está Stalin, que aparentemente acabou de chegar da retaguarda do partido para ver o que aconteceu aqui. O estranho tanque ainda está queimando. Ao circulá-lo pela última vez, vejo alguns Ivans agachados sob a proteção da corrente do Stalin, atrás de uma 13 mm. Metralhadora AA montada em um tripé. Apertados contra o tanque, de cabeça baixa, eles olham para mim e, vendo fumaça saindo da boca de sua metralhadora, percebo que estão ocupados atirando em mim. Estou a cerca de cinquenta, no máximo sessenta metros de alcance, mas as variações causadas pelo amplo arco que estou descrevendo são grandes demais para que eles tenham certeza de me acertar, a menos que sejam artilheiros experientes e tenham aprendido a coisa certa a fazer. fazer. Ainda estou especulando dessa maneira quando dois golpes de martelo atingem minha aeronave e sinto uma dor lancinante na coxa esquerda. Luto muito para superar a escuridão diante dos meus olhos e percebo que um fluxo de sangue úmido e quente escorre pela minha perna. Gadermann está sentado atrás de mim; Eu digo a ele, mas ele não pode fazer nada por mim porque é impossível para ele avançar. Não tenho bandagens comigo. O país sobre o qual sobrevoamos é pouco habitado e o terreno não é especialmente adequado para um pouso forçado. Se viermos até aqui só Deus sabe quanto tempo levará para conseguir assistência médica adequada, e sangrarei até a morte. Portanto, devo tentar chegar a Budapeste a vinte e cinco minutos de distância.

Posso ver que minha força está falhando rapidamente. O sangue ainda está fluindo livremente ... Tenho uma sensação estranha na cabeça... uma espécie de transe... mas continuo voando e sinto que ainda tenho controle dos meus sentidos. Ligo o interfone e pergunto a Gadermann:

"Você acha que vou desmaiar de repente... ou minhas forças irão diminuir gradualmente?"

"Você nunca chegará a Budapeste... com toda probabilidade... mas não desmaiará de repente."

As últimas palavras são um acréscimo rápido, provavelmente para não me aborrecer.

"Então continuarei voando... e arriscarei."

O acelerador está avançando o máximo que pode... minutos de tensão ansiosa.... Eu não vou ··· vou ... há o campo de aviação de caça, Budapeste ... flaps não desistir... acelerar de volta... Estou triste... está tudo acabado! ...

Acordei em uma mesa de operação em um hospital particular. As enfermeiras reunidas ao meu redor estão me observando com uma expressão peculiar no rosto. Atrás do cirurgião, Professor Fick, está Gadermann; ele está balançando a cabeça. Ele me conta depois que, enquanto eu estava sob anestesia, acabei de dizer algumas coisas muito curiosas que não pareceram ter encantado exatamente as enfermeiras. O que se pode fazer numa situação como essa? Professor Fick

explica que extraiu um 13 mm. bala de metralhadora que entrou em minha perna em ângulo, outra passou direto pela carne.
Ele me disse que perdi muito sangue e que, assim que ele colocar minha perna no gesso de Paris, devo ir para uma casa de repouso no Lago Balaton para me recuperar o mais rápido possível, sob os melhores cuidados médicos, e para dar aos meus feridas uma chance de curar em paz e tranquilidade. Enquanto isso, Fridolin também chegou e me amaldiçoa por ter deixado minha curiosidade me levar a essa confusão, mas, embora não admita, fica feliz por não ter sido assim.

pior. Ele informa que devemos voltar para a área de Stuhlweissenburg, nós mesmos estaremos em Boergoend. Agora eles me içam para um avião-ambulância Storch e me levam para Hevis, no Lago Balaton, onde sou internado no sanatório do Dr. Peter. Já perguntei ao Professor Fick quanto tempo levará até que eu consiga andar, ou pelo menos voar. Sua resposta foi ambígua, provavelmente porque ele foi avisado por Gadermann, que tem motivos suficientes para conhecer minha natureza impaciente. Insisto para que o Dr. Peter retire imediatamente meu curativo e me diga quanto tempo ele acha que terei de permanecer aqui. Ele se recusa a mexer no curativo, depois de muita discussão examina o ferimento e
diz:

"Se não houver complicações, você ficará deitado de costas por seis semanas."

Até este momento não tinha estado deprimido por causa da minha ferida, mas agora sinto que estou novamente fora de tudo, condenado à inactividade num momento em que todo homem fisicamente apto é necessário. Eu poderia brincar de feliz, estou tão bravo. Essa é uma boa quando minha perna está engessada e mal consigo me mover. Mas de uma coisa tenho certeza: nunca aguentarei tanto tempo. Não importa quão bom seja para mim a amamentação e o descanso corporal, nunca terei descanso até que esteja de volta à Asa e seja capaz de voar com ela. Fridolin vem de Boergoend e me visita dia sim, dia não, com uma pasta cheia de papéis para eu assinar e me mantém informado sobre o funcionamento da unidade, suas preocupações e necessidades. Entre Farmos e o nosso atual campo de aviação, a Ala ficou temporariamente estacionada, apenas por alguns dias, no aeródromo de Veces, um subúrbio de Budapeste. Ultimamente, prevaleceram frequentemente as más condições meteorológicas de Novembro e, apesar da situação crítica, apenas muito poucas saídas puderam ser realizadas. No oitavo dia, ele me visita novamente com a notícia de que os soviéticos estão atacando Budapeste com forças fortes e já estabeleceram cabeças de ponte deste lado do Danúbio; pior ainda, uma nova ofensiva do Sul em direcção ao Lago Balaton visa criar uma barreira entre as nossas linhas. Ele não é um pouco

surpreso quando lhe digo que já estou farto de ficar deitado na cama e que vou me levantar e voltar com ele para a ala.

"Mas..." Ele não termina a frase. Ele conhece minha obstinação. A irmã ouve Fridolin arrumando minhas coisas e não consegue acreditar no que vê quando enfia a cabeça na porta para ver o que está acontecendo. Quando o Dr. Peter é chamado, ele me encontra pronto para sair. Estou bem ciente de que ele não pode aceitar a responsabilidade, não lhe peço que o faça. Ele balança a cabeça enquanto observa a partida do nosso carro que nos levará à nossa estação em uma hora.

Estamos alojados na aldeia, tal como em Farmos. As pessoas são mais do que amigáveis, o que é de esperar, visto que esperam que nós detenhamos os russos e libertemos o seu país já parcialmente ocupado.
Dahlmann, meu batman, já preparou e aqueceu um quarto em uma casinha, sem dúvida acreditando que a princípio ele será necessário como quarto de doente. Alguns dias e então o período de mau tempo termina. Desde o primeiro dia estou de volta ao arnês depois que minha bandagem de gesso recebeu algum suporte extra. A locomoção não é exatamente fácil, mas consigo. Em meados de Dezembro o nosso campo de aviação torna-se cada vez mais um pântano devido às fortes chuvas e neve, e mudamos novamente para Varpalota. Este campo de aviação está bem situado em terreno elevado e podemos decolar a qualquer momento.

Meu 3º Esquadrão será eventualmente reequipado com Focke Wulf 190; tendo em conta a situação, não gostaria que fosse retirado
operações a qualquer momento devido a esta mudança de aeronave. Portanto, um ou dois pilotos em rotação são temporariamente anexados ao estado-maior da Ala e, entre as surtidas, eu os apresento ao novo tipo e os ensino como lidar com ele. Cada um deles voa em vários circuitos, variando de acordo com sua habilidade de pilotagem, e então eu o levo comigo como número 2 em operações. Depois de quinze a vinte surtidas, sua iniciação na aeronave desconhecida pode ser considerada satisfatoriamente concluída, e outras tripulações têm sua vez. Er

desta forma o 3º Esquadrão consegue permanecer em ação sem interrupções.

Em seus primeiros vôos operacionais as tripulações geralmente têm que aprender da maneira mais difícil, pois a defesa é forte em todos os lugares e, além disso, eles ainda estão um pouco assustados com o novo tipo, especialmente porque não têm artilheiro traseiro para protegê-los contra a interferência dos caças inimigos. por trás. Uma de suas primeiras surtidas em um FW 190 Flg./Off. Stahler é atingido no motor por um flak e precisa descer imediatamente. Ele consegue fazer um pouso forçado dentro de nossas linhas. Tudo dá errado naquele dia. Estou prestes a decolar em uma surtida com Flt./Lt. M., que também está fazendo curso de instrução comigo, quando uma forte formação de IL II com escolta de caças voa no horizonte a 1.800 pés. É um dia frio de dezembro e levaria algum tempo para aquecer o motor e fazê-lo funcionar corretamente, mas enquanto isso Ivan certamente desapareceu. Então me ocorre que durante os últimos dias muito frios os mecânicos voltaram a utilizar o aparelho de aquecimento que nos permite decolar imediatamente sem ter que deixar o motor funcionar por mais tempo do que o normal. Este aparelho depende de uma preparação especial de combustível. Faço sinal para M. não perder tempo em abastecer e partir comigo. Nossa carga de bombas está sob nossas aeronaves para a missão que foi planejada, não quero deixar as bombas para trás pois temos uma missão a cumprir.

Talvez mesmo com esta carga ainda possamos ultrapassar a formação IL II. M. aparentemente está pilotando uma aeronave lenta e fica para trás. Eu gradualmente ganho nos Iron Gustavs que cruzam suas próprias linhas quando ainda estou a oitocentos metros de distância. Mas sou teimoso e determinado a tentar atacá-los, mesmo estando sozinho. Com meu FW 190 não tenho medo da habilidade dos pilotos de caça voando Lag 5 e Yak 9. Ouço um barulho repentino no meu motor, um jato de óleo obstrui tudo e não consigo mais ver; num piscar de olhos, todas as janelas da cabine ficam opacas. No primeiro instante penso que meu motor foi atingido por um canhão antiaéreo ou por um caça russo, mas depois percebo que é um defeito no motor, causando um emperramento do pistão. O motor está roncando e roncando horrivelmente, pode parar completamente a qualquer momento.

momento. No segundo em que ouvi o barulho, abaixei o nariz por uma espécie de ação reflexa e segui em direção às nossas próprias linhas. Agora devo superá-los. Para o resgate está fora de questão com minha tala de gesso, além do fato de que estou voando muito baixo. Esta aeronave nunca será capaz de subir mais um pé. Eu tiro o capô para pelo menos estar capaz de ver de lado e para trás. Estou voando a 150 pés; ainda não há terreno abaixo de mim adequado para um pouso forçado; além disso, estou ansioso para chegar o mais próximo possível do campo de aviação para não perder tempo no retorno à minha unidade. O campanário de uma igreja passa zunindo por mim bem perto; sorte que não estava no meu caminho. Obliquamente à frente vejo um aterro de estrada; a qualquer momento posso esperar que a hélice pare. Só posso esperar que a aeronave ultrapasse o aterro. Puxo o bastão e espero. Ela vai conseguir ou não? Ela consegue! Agora eu toco o chão. Deslizando e esmagando a terra congelada, a aeronave desliza paralelamente a uma vala larga e para. Nada aconteceu com minha perna, minha principal ansiedade. Olho para uma paisagem de inverno silenciosa e pacífica, apenas o estrondo distante da artilharia me lembra que ainda não há paz, embora o Natal esteja à porta. Levanto-me do assento, olho para o motor fumegante e sento-me na fuselagem. Um carro com dois soldados vem pela estrada. Eles primeiro me examinam cuidadosamente para ter certeza de que não sou russo, pois eles caem com mais frequência do que nós do nosso lado da linha, e geralmente são abatidos por isso. Os homens colocam uma pequena tábua na vala e me levam até o carro. Uma hora depois estou de volta ao campo de aviação e pronto para outra surtida.

Nossos alojamentos ficam em um quartel alguns quilômetros abaixo do campo de aviação, nos arredores de Varpalota. No dia seguinte, entre as missões, estou deitado na cama para descansar um pouco, quando ouço o barulho de aviões: não são alemães. aviões. Através da janela aberta, avisto uma formação russa de Boston voando a 3.200 pés. Eles estão vindo direto em nossa direção.
Agora eles já estão gritando, as bombas. Mesmo com pernas saudáveis eu não poderia ter caído mais rapidamente no chão. Uma bomba pesada explode a quinze metros da minha janela e destroça meu carro BMW.

que estava lá esperando por mim. Dahlmann, que naquele exato momento entra pela porta em frente à janela para me avisar do alerta, de repente encontra a moldura da janela pendurada em seu pescoço. Ele sai com um choque, mas sem maiores danos. Desde então ele começou a engatinhar com os ombros curvados e uma cara de maçã silvestre, como um velhinho. Evidentemente ele já não pensa muito na guerra e rimos sempre que vemos este jovem no seu novo papel.

Actualmente, com o nosso apoio aéreo, há uma calmaria na área do Lago Balaton, mas a Leste os soviéticos contornaram Budapeste e alcançaram o Rio Gran, a norte do Danúbio. A sul de Budapeste, eles saíram das suas cabeças de ponte e, cooperando com as forças que avançavam para noroeste a partir do sul, passaram à ofensiva. As pontas de lança do seu avanço estão na extremidade oriental das montanhas Vecec, ao norte de Stuhlweissenburg, de modo que Budapeste está cercada. Algumas de nossas missões são realizadas nesta área ou ainda mais para o leste. Tentamos interromper as suas comunicações muito atrás da frente, na área de Hadvan, onde já circulam comboios de abastecimento soviéticos. Nessa correria de acontecimentos, logo nos tornamos donos de todo o trabalho: somos bombardeiros de mergulho, aviões de ataque, caças e aeronaves de reconhecimento.

16 - NATAL 1944

A batalha pelo alívio de Budapeste está a todo vapor. Agora estamos estacionados em Kememed St. Peter, na área de Papa. Nós, o pessoal voador, acabamos de

Cheguei do campo de aviação de Varpalota e, antes mesmo de termos tempo de nos acalmar, Fridolin enfia a cabeça e pergunta: "Vocês não sabem que faltam apenas dois dias para o Natal?" Ele está certo; de acordo com o calendário deve ser assim. Decolagem - surtida - aterrissagem - decolagem - surtida - aterrissagem, esse tem sido o nosso ritmo; dia após dia durante anos. Todo o resto é absorvido nesse ritmo: frio e calor, inverno e verão, dias de semana e domingos. As nossas vidas estão condensadas em algumas ideias e frases que enchem as nossas mentes e se recusam a ser descartadas, especialmente agora que a guerra se tornou de facto uma luta pela sobrevivência. Um dia segue outro, a respiração de hoje é a mesma de ontem. "Sorte!" "Para onde?" "Contra quem?" "Conheceu."

"Flak." Essas palavras e pensamentos preocupam o piloto mais jovem, assim como o comandante de ala. Será que vai continuar assim para sempre?

Então, depois de amanhã será Natal. Fridolin e um dos funcionários administrativos vão até a sede do Grupo para buscar nossa correspondência de Natal. Enquanto isso, saudações ao “Circo Immelman” chegam até mesmo de unidades do exército. Voltamos de nossa última surtida na véspera de Natal, às cinco horas. O lugar parece realmente natalino, alegre e festivo, quase como se estivesse em casa. Como não há um grande salão disponível, cada voo realiza suas próprias celebrações no maior salão de sua sede. Eu apareço em todos eles. Cada unidade observa a ocasião à sua maneira, refletindo a personalidade do seu capitão. É alegre em todos os lugares. Eu mesmo passo a maior parte da véspera de Natal com a equipe do Wing. Também aqui a sala está festivamente decorada com visco e azevinho, e alegre à luz de muitas velas. Duas grandes árvores de Natal com uma mesa coberta de presentes colocada à sua frente nos lembram da nossa infância. Os olhos dos meus soldados são poços brilhantes de sonhos nostálgicos, os seus pensamentos estão com a esposa e o filho em casa, com os pais e as famílias, no passado e no futuro.

Só inconscientemente percebemos entre o verde a bandeira de guerra alemã. Isso nos traz de volta à realidade: estamos comemorando o Natal no campo.
Cantamos "Noite Silenciosa, Noite Santa" e todas as outras canções de Natal.
As vozes militares estridentes misturam-se numa eufonia mais suave. Então o grande milagre acontece em nossos corações: os pensamentos sobre bombas e alvos, granadas

e as críticas e a morte são suavizadas por uma extraordinária sensação de paz, de paz serena e reconfortante. E somos capazes de pensar em coisas sublimes e belas com a mesma facilidade com que pensamos em nozes, ponche e pfefferkuchen. O eco final das lindas canções de Natal alemãs morreu. Digo algumas palavras sobre o nosso Natal alemão, quero que os meus homens me vejam hoje, acima de tudo, como seu camarada, não como seu comandante.

Ficamos sentados juntos, felizes, por mais uma ou duas horas; então a véspera de Natal é sobre.

São Pedro é gentil conosco no primeiro dia de férias: há um nevoeiro denso.
Pelas conversas telefônicas durante o Natal, sei que Ivan está atacando e que somos urgentemente necessários, mas voar é absolutamente impossível. Na manhã seguinte, jogo uma curta partida de hóquei no gelo com meus homens, o que desta vez significa ficar no gol com minhas botas de pele, já que com meus ferimentos de cinco semanas não posso fazer mais do que mancar desajeitadamente.
Patinar está fora de questão. À tarde sou convidado com alguns colegas pelas pessoas em que estou alojado para uma sessão fotográfica. Conheço muito pouco sobre esse tiroteio "comum ou de jardim" em terra firme. Nosso grupo consiste em um grande número de armas, mas apenas alguns batedores. As lebres sabem que as probabilidades estão do seu lado e invariavelmente atravessam as grandes lacunas do nosso "bolso" na hora certa. Vadear pela neve profunda também não permite nenhum progresso muito rápido. Meu motorista, LAC Bohme, está ao meu lado. De repente, vejo um magnífico espécime de lebre sair do esconderijo em sua direção. Apontando minha arma, giro como um caçador nato, fecho um olho e... bang! Eu puxo o gatilho. Um corpo rola, não o da lebre, mas o de Bohme, que, em meu entusiasmo de novato, ignorei completamente. Ele ainda desconfia de minhas intenções, pois me olha da neve com uma expressão de consternação e diz em tom de censura: "É mesmo, senhor!" Ele percebeu minha mira a tempo e se jogou no chão num piscar de olhos. O chumbo grosso não o acertou, mas também a lebre. Depois fico mais assustado com o que aconteceu do que qualquer um deles. Isso teria sido uma surpresa de Natal, de fato. Outra confirmação da veracidade da nossa velha máxima Stuka: "Nada acontece - exceto o que você praticou."

Na manhã seguinte, finalmente tivemos bom tempo para voar. Ivan chega cedo ao exterior; ele ataca nosso campo de aviação. Mais uma vez, o bombardeamento deles é lamentavelmente mau, é uma vergonha. Seus ataques de baixo nível param a 3.200 pés; praticamente não sofremos danos. Estaremos fora durante todo o segundo feriado para socorrer as forças terrestres no nordeste, no rio Gran, e no resto da frente de Budapeste. Nosso clima pacífico de Natal foi dissipado. Os rigores da guerra envolvem-nos novamente, a alegria serena da paz da véspera de Natal passou para o limbo de ontem.

Batalhas ferozes estão acontecendo no ar e no solo. Do nosso lado foram lançados novos reforços, todos velhos conhecidos de amigos das minas da Frente Oriental, homens-tanque que, como nós, são a "brigada de bombeiros" do Alto Comando. A tarefa deles e a nossa será "abrir uma saída" para aquelas partes das nossas divisões que estão encurraladas em Budapeste, para abrir uma via para que se juntem ao resto do exército. Juntos deveríamos conseguir tirar as castanhas do fogo. Ano após ano, quase dia após dia, lutei em todos os setores da Frente Oriental; Imagino que adquiri um conhecimento razoável de táticas militares. A experiência ensina que a prática leva à perfeição; o conhecimento prático é o único critério do que é possível ou impossível, bom ou mau. Através do nosso vôo diário, aprendemos a conhecer minuciosamente cada vala, cada trecho do país, estamos constantemente bem acima deles. É totalmente impossível aprovar a condução da batalha aqui. Algumas de nossas unidades blindadas foram quebradas

e os granadeiros que fazem parte deles são lançados separadamente. Os tanques, que sempre trabalharam com eles em equipe, sentem-se no mar e inseguros sem eles; as tropas que lhes foram designadas não têm experiência prática de cooperação com tanques, o que pode resultar em surpresas perigosas. Não consigo compreender como tal ordem pode ter sido dada; além disso, dificilmente se poderia imaginar uma escolha pior do que o sector seleccionado para a ofensiva, devido aos pântanos e outras dificuldades do terreno, quando existem tantas outras alternativas favoráveis. A infantaria, por outro lado, tem que avançar através de terreno plano e aberto, que é ideal para tanques, mas não é lugar para

infantaria. O inimigo aproveita ao máximo tudo isso e assim a nossa infantaria se opõe aos monstros de aço soviéticos sem apoio de tanques. Por que essas perdas desnecessárias? Isso é cortejar o fracasso. Quem emite essas ordens? Passamos uma noite sentados juntos refletindo sobre essas questões.

No dia 30 de dezembro, um sinal sem fio foi recebido ordenando-me que viesse imediatamente a Berlim e me apresentasse ao Reischsmarschall. Estou furioso porque sinto que agora especialmente a minha presença aqui é indispensável durante estas difíceis operações. Parto para Berlim no mesmo dia, passando por Viena e determinado a voltar com meus camaradas em dois ou três dias. Ordens são ordens. A única bagagem que levo comigo é uma grande mala de despacho com uma muda de roupa de cama e artigos de higiene. Tendo em conta a gravidade da situação na frente, descarto a possibilidade de ser mantido em Berlim por mais tempo.

No caminho já tenho um incômodo pressentimento de que não fui chamado para nada agradável. Quando fui ferido pela última vez, em Novembro, recebi outra ordem de castigo, apesar da qual voltei a subir assim que saí do hospital. Até agora ninguém abordou o assunto e aos poucos fui interpretando este silêncio como aquiescência tácita; mas agora, creio, a questão veio à tona e vou ser colocado no tapete. Estou voando para Berlim com muita relutância, sabendo que nunca obedecerei a esta ordem. Não suporto ficar apenas observando, dando conselhos ou emitindo ordens num momento em que o meu país está em necessidade direta, especialmente porque a minha vasta experiência prática me dá uma vantagem sobre outros que não têm esta formação. O sucesso é fruto da experiência e proporcional a ela. Apesar de ter sido ferido cinco vezes, algumas delas gravemente, sempre tive a sorte de me recuperar rapidamente e logo depois poder voltar a pilotar minha aeronave, dia após dia, ano após ano, subindo e descendo o Frente Oriental - do Mar Branco ao sul de Moscou, de perto de Astrakhan ao Cáucaso. Conheço a frente russa de dentro para fora. Portanto, sinto uma obrigação incessante de continuar a voar e a lutar até que as armas se calem e os nossos

a liberdade do país está garantida. Fisicamente posso fazer isso porque tenho uma constituição saudável e um corpo treinado pelo esporte; minha forma física é uma das fontes mais valiosas de minha força.

Após uma curta estadia com amigos em Viena, desembarco em Berlim três horas depois e imediatamente apresento-me por telefone a Karinhall. Prefiro ir direto para lá, para poder voar de volta sem perda de tempo. Para minha perplexidade, disseram-me para permanecer no Furstenhof e solicitar pela manhã, no Ministério da Aeronáutica, um passe para viajar no trem especial do Reischsmarschall que parte para o Ocidente. Minha viagem será mais longa do que eu esperava - isso está claro. Não parece ter nada a ver com uma reprimenda.

Partiremos para o oeste na noite seguinte da estação Grunewald. Isso significa que verei o Ano Novo a bordo do trem. Não ouso deixar meus pensamentos permanecerem na minha unidade; se eu fizer isso, verei vermelho. O que o ano de 1945 nos reserva?

Estaremos na área de Frankfurt no início de 1º de janeiro. Ouço o rugido dos aviões e olho para a manhã cinzenta. Uma armada de aviões de combate, voando baixo, passa rugindo pela janela da carruagem. Meu primeiro pensamento é: Americanos! Já faz muito tempo que não vejo tantas de nossas aeronaves no céu ao mesmo tempo. Mas isto é inacreditável: estão todos marcados com a suástica alemã e são Me 109 e FW 190. Eles estão indo para o oeste. Mais tarde, aprenderei a natureza de sua missão. Agora o trem puxa para cima; parece que estamos em algum lugar perto de Nauheim-Friedberg. Sou recebido por um carro e conduzido por uma área de floresta até um prédio que lembra um antigo castelo. Aqui sou saudado pelo ajudante do Reichsmarschall. Ele me diz que o Chefe ainda não chegou, terei que esperar. Ele não sabe por que estou aqui. Não tenho escolha a não ser chutar os calcanhares aqui no Western GHO

Vou dar uma caminhada por algumas horas. Que ar maravilhoso nessas florestas e colinas alemãs! Encho meus pulmões de prazer. Por que fui mandado aqui? - Fui instruído a voltar às três horas, horário em que o Reichsmarschall é esperado. Espero não ficar esperando até que ele me receba. Ele não está lá quando eu volto. Além de mim, chegou um general, um velho amigo meu dos tempos de treinamento do Stuka em Graz. Ele me conta sobre as operações atuais, por cujo planejamento e condução ele é em grande parte responsável. Chegam continuamente relatórios de ataques em grande escala a campos de aviação na Bélgica e no norte de França.

“As aeronaves que você viu esta manhã faziam parte de uma das formações que enviamos para fazer ataques de baixo nível às bases aéreas aliadas. Esperamos ser capazes de destruir tantas aeronaves que a superioridade aérea do inimigo acima de sua ofensiva, que tem foi detido nas Ardenas, será neutralizado."

Digo ao general que tal coisa seria impossível na Frente Oriental porque as distâncias que teriam de ser sobrevoadas sobre o território inimigo são demasiado grandes, e voar a baixo nível é apenas um convite a pesadas perdas devido à fortíssima defesa terrestre. Poderia ser diferente no Ocidente? Parece improvável. Se os americanos forem bem sucedidos em ataques semelhantes sobre a Alemanha, é apenas porque não temos protecção suficiente para os nossos campos de aviação e para as suas abordagens, pela simples razão de que não podemos desviar homens e material suficientes para este fim. Ele me disse que hoje todas as formações mapearam claramente as rotas de abordagem de baixo nível. No Oriente há muito que deixamos de desenvolver a prática a partir da teoria; fazemos exatamente o oposto. Não se pode fazer mais do que dar ao líder da formação a sua tarefa; como ele o executa é problema seu, pois é ele quem deve executá-lo. Actualmente, a guerra aérea tornou-se tão variável que já não se pode confiar em teorias; apenas os líderes de formação têm a experiência necessária no momento crítico e são susceptíveis de tomar as decisões adequadas. Foi bom termos percebido isto no Oriente a tempo, caso contrário é certo q

estar voando mais. Além disso, ainda não compreenderam o facto de que somos indefesos contra as massas humanas e materiais do inimigo?

Para o inimigo, quinhentas aeronaves mais ou menos no solo não são decisivas, desde que as suas tripulações permaneçam

em ação. Seria infinitamente melhor usar os caças que foram guardados por tanto tempo em nossa frente para limpar o espaço aéreo acima dela. Se pudéssemos acabar por um tempo com o pesadelo da imensa superioridade aérea dos aliados, poderíamos dar aos nossos camaradas no terreno uma oportunidade de recuperar o fôlego. E os movimentos de tropas e suprimentos atrás das linhas poderiam ser realizados sem serem molestados. Qualquer aeronave inimiga que destruíssemos seria, na maioria dos casos, uma perda genuína, porque as tripulações também se perderiam:

Todas essas reflexões passam pela minha mente. Poucas horas depois, o resultado final da operação confirma minhas dúvidas. Quinhentas aeronaves aliadas foram destruídas no solo; mais de duzentos e vinte dos nossos com suas tripulações não conseguiram retornar. Entre os perdidos hoje estão líderes de formação veteranos, dos quais restam tão poucos. Isso me entristece. Esta noite a operação será comunicada ao Reichsmarschall e ao Comandante Supremo como uma grande vitória. Isto é um engano intencional ou uma ambição pessoal exagerada?

O ajudante chega e me diz:

"O comandante de ala von Below acabou de telefonar. Ele gostaria que você fosse tomar uma xícara de café."

"Mas não posso reportar-me diretamente ao Reichsmarschall?" "O Reichsmarschall ainda não chegou e não há razão para que você não faça esta breve visita ao Comandante de Ala von Below."

Considero se devo mudar, mas decido não fazê-lo porque gostaria de manter minha última camisa limpa para minha entrevista com o Reichsmarschall.

Uma viagem bastante longa pela floresta nos leva a uma cidade de cabanas e chalés, o QG Ocidental do Führer. Tomando café, conto ao Comandante de Ala von Below sobre os últimos acontecimentos na frente russa; depois de vinte minutos ele me deixa, volta imediatamente e me pede brevemente para segui-lo. Sem suspeitar, sigo-o por vários cômodos, então ele abre uma porta, se afasta para que eu passe e fico cara a cara com o Führer. Tudo o que consigo pensar é que não vesti uma camisa limpa; caso contrário, minha mente ficará em branco. Reconheço as outras pessoas que o rodeavam: o Reichsmarschall, radiante - muito incomum nos últimos tempos - o almirante Donitz, o marechal de campo Keitel, o chefe do Estado-Maior General, o tenente-general Jodl e uma série de outras notabilidades militares, incluindo generais da Frente Oriental. Estão todos agrupados em torno de uma enorme mesa com um mapa que mostra a situação atual no campo. Eles olham para mim e esse escrutínio me deixa nervoso. O Führer percebeu meu constrangimento e me olhou em silêncio por um momento. Então ele me oferece a mão e elogia minha última operação. Ele diz que em reconhecimento a isso está me concedendo a mais alta condecoração por bravura, as Folhas de Carvalho Douradas com Espadas e Diamantes da Cruz de Cavaleiro da Cruz de Ferro, e está me promovendo ao posto de Capitão de Grupo. Tenho ouvido suas palavras meio atordoado, mas quando ele diz com acentuada ênfase: "Agora você já voou o suficiente. Sua vida deve ser preservada pelo bem de nossa juventude alemã e de sua experiência", estou no alerta em um piscar de olhos. Isso significa que devo ficar de castigo. Adeus aos meus camaradas!

“Meu Führer, não posso aceitar a condecoração e promoção se não tiver permissão para continuar voando com minha asa.”

Minha mão direita ainda está entrelaçada na dele, ele ainda me olha nos olhos. Com a mão esquerda ele me dá um estojo preto forrado de veludo contendo o novo

decoração. As muitas luzes na sala fazem os diamantes brilharem numa explosão de cores prismáticas. Ele me olha muito sério, depois sua expressão muda e diz: “Tudo bem, você pode continuar voando”, e sorri.

Com isso, uma onda calorosa de alegria surge em meu coração e fico feliz. Posteriormente, von Below me contou que ele e os generais quase tiveram um derrame quando fiz minha ressalva; ele me garante que o relâmpago no rosto do Führer nem sempre se transforma em um sorriso. Todos dão os parabéns, o Comandante-em-Chefe da Luftwaffe com especial cordialidade; ele me dá um forte beliscão no braço de puro deleite.

As felicitações do almirante Donitz são bastante qualificadas, pois ele acrescenta um pouco rispidamente:

“Considero você persuadir o Führer a permitir que você continue voando sem ser soldado. Também tive bons capitães de submarinos, mas mais cedo ou mais tarde eles tiveram que desistir.

É uma coisa boa que ele não seja meu C: in-C.

O Führer me leva até a mesa do mapa e me diz que a conferência que acabaram de realizar dizia respeito à situação em Budapeste; Eu vim desse setor, não é? Ele recapitula as razões que lhe foram apresentadas para a operação não propriamente satisfatória actualmente em curso na área de Budapeste, que até agora não conseguiu afectar uma ligação com a cidade cercada. Presumo que o clima, o transporte e outras dificuldades tenham sido apresentados como desculpa, mas não foi feita qualquer menção aos erros que vemos todos os dias nas nossas missões: a divisão das divisões blindadas e a escolha de terreno inadequado tanto para o ataques de tanques e infantaria. Expresso a minha opinião, baseada na longa experiência da Frente Oriental e no facto de durante este combate ter voado até oito horas diárias sobre este sector, principalmente a baixas altitudes. Todos eles me ouvem em

silêncio. Após uma breve pausa, o Führer comenta, olhando para o círculo de seus conselheiros:

"Veja, foi assim que fui enganado - quem sabe por quanto tempo?"

Ele não censura ninguém, embora conheça as verdadeiras circunstâncias, mas é evidente que se ressente do engano que lhe foi praticado. Com referência ao mapa, ele mostra a sua vontade de reagrupar as nossas forças para uma nova tentativa de socorrer Budapeste. Ele me pergunta onde eu acho que seria o terreno mais favorável para as unidades blindadas atacarem. Eu dou minha opinião. Mais tarde, esta operação é bem-sucedida e o grupo de assalto chega aos postos avançados dos defensores de Budapeste, que conseguem escapar.

Quando a conferência termina, ele me leva para seu escritório particular, numa sala contígua, mobiliada com bom gosto e com simplicidade utilitária. Desejei que meus camaradas pudessem estar lá e viver essas horas comigo, pois é por causa de suas conquistas que estou aqui. O Führer me dá uma bebida e conversamos sobre muitas coisas. Ele pergunta por minha esposa, nosso filho, meus pais e minhas irmãs. Depois de fazer as mais detalhadas investigações sobre meus assuntos pessoais, ele começa a falar de suas idéias de rearmamento. Não é de surpreender que ele comece pela Luftwaffe, detendo-se particularmente na proposta de modificação da aeronave que estamos usando. Ele me pergunta se ainda acho viável continuar voando com o lento Ju. 87 agora que os caças inimigos são até 400 km/h mais rápidos do que eles. Referindo-se a alguns projetos e cálculos, ele aponta para mim que um material rodante retrátil pode aumentar a velocidade do Ju. 87 por 37 mph no máximo; por outro lado, o seu desempenho no mergulho seria afectado de forma desvantajosa. Ele solicita minha opinião sobre todos os pontos. Ele discute os mínimos detalhes no campo da balística, física e química com uma facilidade que impressiona a mim, que sou um observador crítico neste departamento. Ele também me contou sobre seu desejo de realizar experimentos para testar a viabilidade da instalação de quatro tubos de 3 cm. canhão nas asas em vez dos atuais dois canhões 3,7. Ele acha que a aerodinâmica

as qualidades de nossas aeronaves antitanque seriam muito melhoradas com esta mudança; a munição teria o mesmo Wolframkern, com o resultado de que a eficácia total da aeronave como arma certamente seria aumentada.

Depois de me explicar melhorias de longo alcance em outros departamentos, como artilharia, armas de infantaria e submarinos - todos com o mesmo conhecimento surpreendente - ele me disse que redigiu pessoalmente o texto da citação para minha última condecoração.

Provavelmente já estávamos conversando há uma hora e meia quando um enfermeiro informa que "o filme está pronto para exibição". Cada novo noticiário semanal é imediatamente mostrado a ele e recebe sua sanção para divulgação. Acontece que - descemos apenas um lance de escadas e estamos sentados na sala de cinema - que as primeiras imagens mostram, na realidade, uma cena tirada durante a minha dispersão em Stuhlweissenburg, seguida pela descolagem dos nossos Stukas e terminando com uma fotografia de tanques a serem baleado por mim na área a oeste de Budapeste. Após a exibição do filme, despeço-me do Comandante Supremo. O Comandante de Ala von Below me entrega a citação da Cruz de Cavaleiro, das Folhas de Carvalho, das Espadas e dos Diamantes, que estão na Chancelaria do Reich. Cada um deles pesa vários quilos, principalmente os dois últimos que são emoldurados em ouro e, além do grande valor sentimental, devem valer bastante. Eu dirijo até a sede de Goering O Reichsmarschall expressa a sua satisfação, que é ainda maior porque os acontecimentos recentes tornaram a sua posição muito difícil. A superioridade aérea do inimigo agravou quase todos os nossos problemas e até tornou as coisas impossíveis, mas quem poderia evitá-lo? Ele está muito feliz e orgulhoso porque neste momento um de seus homens deveria ter desempenhado um papel fundamental na fazendo o Führer criar uma nova condecoração alemã por bravura. Puxando-me um pouco para o lado, ele me diz maliciosamente:

"Você vê como os outros têm inveja de mim e a estranheza da minha posição? Numa conferência, o Führer disse que estava criando um novo e

decoração única para você porque sua conquista é única.
Ao que os representantes das outras forças objectaram que o destinatário é um soldado da Luftwaffe cujos problemas são a causa de tantas dores de cabeça. Queriam saber se não era, pelo menos teoricamente, possível que um soldado pertencente a uma das outras forças ganhasse esta distinção. Então você vê o que estou enfrentando."

Ele prossegue dizendo que nunca teria acreditado que eu pudesse induzir o Führer a mudar de ideia sobre me deixar continuar voando. Agora que tenho a sua autorização, ele próprio não poderia renovar a sua proibição. Ele me implora, como já fez repetidamente antes, que aceite a nomeação que me foi oferecida para comandar as unidades de ataque. Mas, visto que consegui contornar o Führer, não creio que ele acredite seriamente que me conquistará hoje.

No final da tarde estou a bordo do trem especial para Berlim, onde meu avião me espera para me levar de volta aos meus camaradas na frente. Estou em Berlim apenas por algumas horas, mas é tempo suficiente para atrair toda uma multidão de "pescadores de folhas de carvalho dourado", como a história já foi divulgada na imprensa e no rádio. À noite encontro Ritter von Halt, na época Líder do Esporte Alemão. Ele me contou que, após prolongado esforço, conseguiu convencer Hitler de que eu deveria assumir a liderança do movimento esportivo do Reich no final da guerra. Quando minhas experiências de guerra forem escritas e eu tiver iniciado meu sucessor em meu atual campo de atividade, ser-me-á oferecido o cargo.

Viajo por Gorlitz, parando para ver minha família e decolando novamente para Budapeste no mesmo dia, pois os relatos deste setor da frente são muito graves. A Ala foi exibida quando pousei, para que o líder sênior do esquadrão possa me parabenizar em nome da unidade pela minha nova honra e promoção. Em seguida, no ar novamente em uma surtida em Budapeste

área.

“Se a artilharia antiaérea russa soubesse quanto ouro e diamantes voam sobre suas cabeças”, disse um dos funcionários de terra com um sorriso, “você pode apostar que eles atirariam melhor e se esforçariam mais”.

Alguns dias depois, recebo uma mensagem do líder húngaro, Szalaszy, convidando-me para ir ao seu quartel-general ao sul de Sopron. O General Futterer, comandante da força aérea húngara, e Fridolin acompanham-me. Em reconhecimento das nossas operações contra o bolchevismo na Hungria, ele concede-me a mais alta condecoração militar húngara, a Medalha de Bravura. Até agora, este prémio só foi concedido a sete húngaros. Sou o oitavo a recebê-lo e o único estrangeiro. A concessão de um património que acompanha o prémio não me interessa muito. Será apresentado após a guerra e sem dúvida se tornará um resort de férias para a unidade.

Pouco antes de meados de Janeiro, recebemos relatos alarmantes de que os soviéticos lançaram uma ofensiva a partir da cabeça de ponte em Baranov e já fizeram uma penetração profunda em direcção à Silésia. Silésia é minha casa. Solicito a transferência imediata da minha Ala para este setor da frente. Nenhuma ordem definitiva chega até 15 de janeiro, quando sou instruído a transferir a unidade, com exceção do Esquadrão Único, para Udetfeld, na Alta Silésia. Por falta de aeronaves de transporte, levamos o primeiro turno e o pessoal armeiro conosco a bordo do nosso Ju. 87 para estarmos prontos para as operações no momento em que chegarmos, pousando a caminho de Olmutz para reabastecer. Quando estamos sobre Viena, o capitão do vôo antitanque passa pelo R/ T:

"Terei que pousar... problema no motor."

Estou muito aborrecido com isto, não tanto porque posso adivinhar que o facto de a sua noiva viver em Viena tenha contribuído para o mau comportamento do seu motor, mas porque o meu oficial de operações, piloto oficial Weisbach, está a viajar no seu avião. . Isto significa que Weisbach não

Esteja comigo quando pousarmos em nosso novo campo de aviação e terei novamente que ser incomodado com aquele maldito telefone!

Aproximamo-nos do nosso destino acima das familiares encostas cobertas de neve dos Sudetos. Quem poderia imaginar que um dia eu estaria voando em operações nesta região? Quando atravessávamos as intermináveis estepes da Rússia - a 1.250 milhas de casa - e a primeira retirada se tornava necessária, costumávamos dizer em tom de brincadeira: "Se isto continuar, em breve estaremos baseados em Krakau."

Consideramos esta cidade como uma típica base de abastecimento de L. de C., com todas as comodidades associadas a tal cidade e possuindo uma certa atração para alguns - pelo menos por alguns dias. Agora nossa brincadeira se tornou realidade, ainda pior. Krakau está agora muito atrás das linhas russas.

Aterrissamos em Udetfeld. Aprendo muito pouco com a divisão aérea estacionada aqui. A situação é confusa, as comunicações com as nossas unidades avançadas estão praticamente cortadas. Disseram-me que os tanques russos já se encontram a 40 quilómetros a leste de Tschenstochau, mas ainda não se sabe nada ao certo, como acontece sempre quando as coisas ficam fora de controlo. A "brigada de bombeiros" Panzer deste sector, as 16ª e 17ª Divisões Blindadas, está neste momento isolada e a lutar desesperadamente pela sua existência, incapaz de vir em auxílio das outras Divisões. O impulso russo parece novamente ter sido montado em grande escala; durante a noite penetraram nas posições de defesa das 16ª e 17ª Divisões Panzer e consequentemente os nossos ataques aéreos terão de ser realizados com a maior cautela, pois o facto de uma unidade estar muito atrás do ápice da unidade russa não garante que seja um

inimigo.

Eles podem muito bem ser unidades nossas tentando lutar para voltar. Portanto, ordeno a todos os pilotos que se certifiquem, através de vôos baixos, antes de atacar, de que são realmente tropas soviéticas. Munimos antes de deixar a Hungria, mas ainda não há sinal dos nossos camiões-cisterna. Olho para o meu medidor de gasolina: vamos apenas

tenha gasolina suficiente para uma curta surtida. Vinte minutos depois de pousar em Udetfeld, decolamos para nossa primeira surtida nesta área. Estamos agora à vista de Tschenstochau. Estou vasculhando as estradas que vão para o leste, onde foram relatados tanques russos. Voamos baixo sobre as casas da cidade.
Mas o que diabos está acontecendo lá? Há um tanque movendo-se pela rua principal, seguido por um segundo e depois por um terceiro. Eles se parecem muito com os T 34, mas certamente isso não é possível. Devem pertencer às 16ª e 17ª Divisões Panzer. Eu circulo mais uma vez. Agora nenhum erro é

admissível; eles são T 34 com certeza com a infantaria empoleirada em cima deles. Não há dúvida de que são Ivans. Não podem ser tanques inimigos capturados que utilizamos para complementar os nossos, pois se assim fosse, identificar-se-iam disparando Vereys ou mostrando a suástica. Minha última hesitação se dissipa quando vejo que os atiradores montados neles estão abrindo fogo contra nós. Eu dou a ordem para atacar. Não devemos lançar bombas dentro da cidade; há sempre a possibilidade de a população ainda estar lá, de as pessoas terem sido apanhadas de surpresa e não terem conseguido evacuar a cidade. Os cabos altos dos carrinhos e as casas altas com antenas sem fio e outras obstruções tornam os níveis baixos

atacar com nossas aeronaves portadoras de canhões é extremamente difícil. Alguns dos T 34 andam em círculos ao redor dos quarteirões de casas, de modo que é possível perdê-los de vista ao entrar para mergulhar. Eu atiro em três deles no centro da cidade.
Esses tanques devem ter vindo de algum lugar; o primeiro deles certamente não entrou sozinho na cidade. Voamos para leste seguindo uma linha férrea e uma estrada.
Apenas alguns quilômetros além da cidade, o próximo grupo de tanques avança na frente de um comboio de caminhões com infantaria, suprimentos e canhões AA. Aqui em campo aberto estamos em nosso elemento e damos aos tanques uma surpresa indesejável.
Aos poucos a luz começa a falhar e voltamos à base. Oito tanques estão em chamas.
Ficamos sem munição.

Nunca encaramos a nossa tarefa levianamente, mas talvez tenhamos estado inclinados a considerar estas caçadas aos tanques como uma espécie de desporto; agora sinto que deixou de ser um jogo. Se algum dia eu vir outro tanque depois de ter usado tudo

minha munição, por dois pinos eu bateria com meu avião. Sinto-me tomado por uma fúria incontrolável ao pensar que esta horda das estepes está a dirigir-se para o coração da Europa. Alguém será capaz de expulsá-los novamente? Hoje eles têm aliados poderosos que os apoiam com material e na criação de uma segunda frente. A justiça poética não trará um dia uma terrível retribuição?

Estamos fora do amanhecer até o anoitecer, independentemente das perdas, independentemente da oposição e do mau tempo. Estamos envolvidos em uma cruzada. Ficamos muito taciturnos entre as saídas e à noite. Cada um cumpre o seu dever em silêncio e de boca fechada, pronto, se necessário, a dar a sua vida. Oficiais e homens estão conscientes de uma corrente vital que os une no espírito de camaradagem, sem distinção de posição e classe. Sempre foi assim conosco.

Num dia desses, uma mensagem prioritária do Reichsmarschall me convoca imediatamente a Karinhall; Estou absolutamente proibido de voar, esta é uma ordem do Führer. Estou febrilmente agitado.
Ter que perder um dia de vôo e ir para Berlim com a situação que está! Impossível. Eu simplesmente não vou fazer isso! Neste momento sinto-me responsável apenas por mim mesmo. Telefono para Berlim entre duas surtidas com a intenção de pedir ao Reichsmarschall que me conceda um adiamento até que a crise atual passe. Confiando na última concessão do Führer, devo obter licença para continuar voando; Não posso olhar, é impensável. O Reichsmarschall não está lá. Tento entrar em contato com o Chefe do Estado-Maior General. Eles estão todos em conferência com o Führer e, portanto, inacessíveis. O assunto é urgente; Estou ansioso para não deixar pedra sobre pedra antes de desobedecer conscientemente às ordens. Como último recurso, ligo para o Führer. A telefonista do quartel-general do Führer não parece me compreender e presumivelmente chega à conclusão de que desejo estar conectado com algum general ou outro. Quando repito que quero que minha ligação seja transmitida ao Führer, a voz pergunta: "Qual é a sua posição?"

“Cabo”, respondo. Alguém do outro lado da linha ri como se entendesse a piada e me colocou na linha. Comandante de Ala von Below
respostas.

"Eu sei o que você quer, mas imploro que não exaspere o Führer. O Reichsmarschall não lhe contou?"

Respondo que esta é a razão do meu telefonema e descrevo a gravidade da situação actual. Não adianta. Ele me aconselha, em todo caso, a ir a Berlim e conversar com o Reichsmarschall; ele acredita que tem uma nova tarefa para mim. Furioso porque no momento estou perplexo, desligo. Um silêncio desce sobre a conversa na bagunça.
Todo mundo sabe que quando estou fervendo é melhor deixar-me ferver em silêncio.

Amanhã iremos para Klein-Eiche. Conheço bem o distrito; nosso "conhecido do tanque", o conde Strachwitz, mora perto. A melhor maneira de esquecer a minha angústia com esta nova mudança é voar para Berlim para ver o Reichsmarschall. Ele me recebe em Karinhall; Estou impressionado com sua irritabilidade e falta de genialidade. Conversamos durante uma curta caminhada em sua floresta. Ele abre imediatamente com suas armas mais pesadas:

“Fui falar com o Führer sobre você há uma semana e foi isso que ele disse: quando Rudel está lá, não tenho coragem de dizer a ele que ele deve parar de voar, simplesmente não posso fazer isso. .-in-C. da Luftwaffe para? Você pode dizer a ele, eu não posso. Por mais feliz que esteja em ver Rudel, não quero vê-lo novamente até que ele se reconcilie com meus desejos. Estou citando as palavras do Führer e agora estou lhe dizendo. Nem quero discutir mais o assunto. Conheço todos os seus argumentos e objeções!

Este é um golpe impressionante. Despeço-me e voo de volta para Klein-Eiche. Na viagem minha mente está cheia das últimas horas. Agora sei que terei que desafiar a ordem. Sinto que é meu dever para com a Alemanha, para com a minha terra natal, lançar

na balança minha experiência e meu esforço pessoal contínuo.
Caso contrário, eu pareceria um traidor para mim mesmo. Continuarei voando, sejam quais forem as consequências.

A Ala faz uma surtida na minha ausência. O oficial-piloto Weisbach, a quem deixei de castigo porque preciso dele como oficial de operações, sai em uma caçada a tanques com WO Ludwig, um artilheiro de primeira linha e portador da Cruz de Cavaleiro da Cruz de Ferro. Eles não conseguem retornar, uma perda para nós de dois camaradas inestimáveis. Hoje em dia devemos dar tudo o que temos, não podemos nos poupar. Para mim, estas operações são uma tensão maior do que nunca, porque a minha desobediência a uma ordem do Comandante Supremo está na minha mente. Se alguma coisa acontecesse comigo, me seriam recusadas honras militares e cairia em desgraça; esse pensamento muitas vezes me preocupa. Mas não posso evitar, estou no ar de manhã à noite. Todos os meus oficiais foram avisados de que, se eu for procurado, não voarei, mas "acabei de sair". As reclamações individuais de tanques destruídos devem sempre ser registradas nos relatórios diários, enviados todas as noites ao Grupo e ao Comando Aéreo nomeando o artilheiro em todos os casos. Desde que a nova ordem de suspensão entrou em vigor, minhas reivindicações não estão mais incluídas, mas são creditadas à unidade como um todo. Até agora, as reivindicações foram inseridas nesta categoria apenas quando dois artilheiros separados atacaram o mesmo tanque, quando, para evitar duplicação, a reivindicação foi relatada sob o título: "Nome do artilheiro duvidoso; sucesso atribuído à unidade". Ultimamente temos constantes consultas de níveis superiores apontando que anteriormente sempre podíamos dar o nome do artilheiro, por que essa súbita entrada grande em “conta conjunta”? A princípio, saímos dessa situação dizendo que agora, sempre que um de nós avista um tanque, todos mergulhamos nele simultaneamente, pois todos querem participar da matança. Um dia, durante minha ausência em uma surtida, um espião na pessoa de um oficial da Luftwaffe aparece para investigar e ataca meu oficial de operações que, após exigir uma promessa de que manterá isso sob seu chapéu, deixa o gato fora da bolsa. Além disso, um general me pegou uma vez no campo de aviação de Grottkau, para onde fomos recentemente transferidos, no momento em que eu voltava de uma surtida. Ele não acredita nas minhas garantias de que foi apenas

"um curto vôo de teste", mas isso não importa, pois ele me diz "ele não viu nada". Porém, logo descobrirei que a verdade havia chegado ao Alto Comando. Um dia, logo após a visita do general, sou novamente creditado no comunicado de guerra com onze tanques destruídos e, simultaneamente, outra chamada à distância me convoca para Karinhall. Voei para lá e tive uma recepção muito desagradável. As primeiras palavras do Reichsmarschall são:

"O Führer sabe que você ainda está voando. Presumo que você tenha percebido que a notícia do comunicado de ontem chegou até ele. Ele me disse para avisá-lo para desistir de uma vez por todas. Você não deve envergonhá-lo forçando-o tomar medidas disciplinares por desobediência a uma ordem. Além disso, ele não consegue conciliar tal conduta com um homem que usa a mais alta condecoração alemã por bravura. Não é necessário que eu adicione quaisquer comentários de minha autoria."

Eu o ouvi em silêncio. Depois de me perguntar brevemente sobre a situação na Silésia, ele me dispensa e eu volto no mesmo dia. Obviamente, agora cheguei ao fim das minhas forças. Tenho certeza de que devo continuar voando se quiser manter meu equilíbrio mental na situação atual do meu país. Independentemente das consequências, ainda sinto que sou responsável apenas por mim mesmo. Continuarei a voar.

Caçamos tanques na região industrial e florestal da Alta Silésia, onde é comparativamente fácil para o inimigo camuflar-se e difícil para nós localizá-lo. Nosso atacante Ju. Os anos 87 esquivam-se entre as chaminés das cidades industriais da Alta Silésia. Em Kiefernstadtel encontramos alguns de nossos próprios artilheiros de choque que não víamos há muito tempo, e os ajudamos a liquidar os soviéticos numericamente muito superiores e seus T 34. Gradualmente, uma nova linha está sendo estabelecida no Oder. Construir uma nova frente do nada, isso é algo que apenas o Marechal de Campo Schoerner pode fazer. Muitas vezes o vemos agora quando ele visita nossa base conversar comigo sobre a situação momentânea e discutir possíveis

operações. Os resultados do nosso reconhecimento, especialmente, são do maior valor para ele. Neste momento, o Líder do Esquadrão Lau é dado como desaparecido com sua tripulação; ele é atingido por ataques antiaéreos e tem que pousar à força na área de Gross-Wartenberg e é capturado pelos russos. Ele cai bem no meio de uma força soviética depois que uma tentativa de pousar nas proximidades se revelou impossível.

Lentamente, a frente do Oder se estabelece um pouco. Recebo uma ordem por telefone para transferir imediatamente a Ala para Markisch Friedland, na Pomerânia, e a 2ª Esquadra para Frankfurt, sendo a situação lá mais perigosa do que na Silésia. A neve espessa impede que nos movamos em formação cerrada, por isso decolamos em intervalos de três em direção a Miirkisch Friedland sobre Frankfurt. Algumas de nossas aeronaves caíram em
os aeródromos intermediários de Sagan e Sorau. O tempo está abominável. Em Frankfurt já estão à espera que eu aterrisse; Devo ligar sem demora para minha antiga base em Grottkau. Quando meu telefonema foi feito, fiquei sabendo que logo após minha partida o Marechal de Campo Schoerner veio me ver e criou Cain. Batendo com o punho na mesa ele perguntou quem havia dado a ordem para eu deixar seu setor. O Tenente de Voo Niermann, meu oficial de operações, lhe dissera que a ordem vinha do Grupo e do Comando Aéreo.

"Grupo e Comando Aéreo, de fato! Tudo fachada! Quero saber quem levou Rudel daqui. Ligue para ele em Frankfurt e diga-lhe para esperar lá. Estou discutindo o assunto com o próprio Führer. Insisto em que ele fique. aqui. Devo segurar a frente com nada além de rifles?

Aprendo tudo isso por telefone. Se quiser chegar a Marrkisch Friedland antes de escurecer, não tenho tempo a perder. Ligo para o quartel-general do Führer para perguntar se devo continuar ou retornar à Silésia. No primeiro caso, o Marechal de Campo Schoerner deverá libertar meu pessoal atualmente detido por ele em Grottkau, para que eu possa ter todo o meu pessoal e material quando chegar. Fui informado de que acaba de ser tomada uma decisão: o meu

a ala foi definitivamente transferida para o norte, visto que a situação naquele setor que foi recentemente colocado sob o comando da SS
O ReichsFührer Himmler é realmente mais sério. Pouso em Markisch Friedland com as primeiras aeronaves em meio a uma densa tempestade de neve e escuridão total; o restante da unidade deverá chegar amanhã, o 2º Esquadrão permanecerá em Frankfurt e operará a partir daí. Quando encontramos alojamentos improvisados para passar a noite, ligo para Himmler em Ordensburg Krossinsee para relatar minha chegada ao seu setor. Ele está satisfeito por eu estar aqui e por ter vencido o duelo com o Marechal de Campo Schoerner. Ele me pergunta
o que eu gostaria de fazer agora. São 23h, então eu respondo: "Vá dormir"- pois quero sair cedo para ter uma visão geral da situação. Ele pensa diferente.

“Não consigo dormir”, diz ele.

Digo-lhe que não tem de voar amanhã de manhã e que, quando se voa sem intervalo, o sono é indispensável. Depois de muita conversa, ele me diz que vai mandar um carro me buscar o mais rápido possível.
Como em qualquer caso estou com falta de combustível e munições, uma introdução ao novo sector pelo seu comandante pode pelo menos simplificar uma série de problemas de organização. No caminho para Ordensburg, ficamos presos em um monte de neve. Quando finalmente chego lá, são 2 da manhã, vejo pela primeira vez o Chefe de Gabinete, com quem tenho uma longa conversa sobre a situação e assuntos gerais. Estou particularmente curioso para ouvir dele como Himmler está se adaptando à sua nova tarefa, visto que lhe falta o treinamento e a experiência necessários. O Chefe do Estado-Maior é um oficial do exército e não membro de nenhuma unidade SS. Ele me disse que é um prazer trabalhar com Himmler porque ele não é teimoso e não procura impor sua autoridade. Em vez de pensar que sabe mais do que os especialistas da sua equipa, ele aceita prontamente as suas sugestões e depois empresta todo o peso da sua autoridade para implementá-las em todos os sentidos.
E assim tudo corre bem.

"Só uma coisa irá impressionar você. Você sempre terá a sensação de que Himmler nunca diz o que realmente pensa."

Poucos minutos depois estou discutindo a situação e minha tarefa neste setor com Himmler. Percebo imediatamente que ele parece preocupado. O soviético contornaram Schneidemiihl em ambos os lados, avançando para a Pomerânia Oriental em direção ao Oder, em parte ao longo do vale de Netze e em parte ao norte e ao sul dele. Existem muito poucas das nossas formações na área que podem ser descritas como eficazes. Um grupo de batalha está sendo formado nas proximidades de Markisch Friedland para conter as forças inimigas que romperam e impedir seu avanço para o Oder. Ninguém pode ainda prever até que ponto as nossas unidades na área de Poser-Graudenz serão capazes de recuperar; em qualquer caso, eles não recuperariam imediatamente toda a sua força de combate. O actual reconhecimento deixa muito a desejar, pelo que não é possível fazer um balanço abrangente da posição. Esta será, portanto, uma das nossas tarefas, além de atacar o inimigo em pontos que se sabe ter alcançado, principalmente as suas forças mecanizadas e blindadas.

Detalho minhas necessidades em bombas, gasolina e munições. Se eles não ficarem satisfeitos, será uma questão de dias até que eu deixe de poder operar. No seu próprio interesse, ele promete garantir que o assunto receba atenção prioritária. Explico-lhe quais as possibilidades que vejo para a utilização da minha formação, baseando a minha visão na imagem que ele me deu da posição aqui.

Deixo Ordensburg Krossinsee às 4h30 sabendo que dentro de duas horas já estarei voando sobre este setor. De agora em diante os Stukas sairão sem pausa o dia todo. Nossas aeronaves são pintadas com o emblema da Ordem de Cavalaria Alemã, pois agora, como há seis séculos, estamos travando uma batalha com o Oriente. O tempo intensamente frio se instalou, uma neve pulverulenta cai no campo de aviação com uma polegada e meia de profundidade em alguns lugares; quando tiramos essa poeira de neve é soprada para dentro do mecanismo do

canhão de nossa aeronave antitanque e congela assim que decolamos.
Depois de disparar um ou dois tiros, o canhão emperra quando estamos no alvo.
Sinto uma agonia de frustração. Existem colunas blindadas russas avançando para a Alemanha e quando entramos no ataque diante, às vezes, de uma defesa muito forte, o que acontece? Nada sai do nosso canhão. Alguém está pensando em bater a aeronave no tanque em
puro desespero. Entramos repetidas vezes para outra tentativa - é inútil. Isto acontece conosco em Scharnikau, em Filehne, em muitos lugares.
Os T 34 correm para oeste. Às vezes, um único tiro é suficiente para explodir um tanque, mas na maioria das vezes não. A maioria dos dias valiosos são perdidos antes que eu finalmente consiga mão de obra suficiente para limpar mais ou menos a neve da pista. A enorme quantidade de tanques deixa os cabelos em pé. Voamos para todos os pontos cardeais; se o dia fosse três vezes mais longo, seria muito curto. A cooperação do nosso esquadrão de caça nesta área é excelente; eles reagem a cada novo relatório de reconhecimento nosso: "A guarda avançada do inimigo está neste ou naquele ponto."
Numa operação conjunta a leste da Coroa Alemã, somos capazes de infligir perdas consideráveis aos soviéticos, também em Schloppe, nas regiões florestais situadas a sul dela. Quando os tanques estão numa aldeia, geralmente entram nas casas e tentam esconder-se lá. Então só podemos identificá-los por meio de um longo poste que se projeta na frente da casa; este poste é o cano da arma deles. Atrás deles a casa está aberta e como é pouco provável que ainda vivam alemães nestas casas, entramos por trás e disparamos no motor. Nenhum outro método de ataque é viável. Os tanques pegam fogo e explodem no ar junto com as ruínas das casas. Se a tripulação ainda estiver viva, eles às vezes tentam conduzir o tanque em chamas para uma nova cobertura, mas nesse caso ele está de fato perdido porque os tanques podem então ser atacados em todos os locais vulneráveis. Nunca lanço bombas sobre aldeias, mesmo que seja militarmente conveniente, pois estremeço só de pensar em atingir os habitantes alemães com as nossas próprias bombas quando eles já estão expostos ao terror russo.

É uma coisa terrível voar e lutar sobre as nossas casas, ainda mais quando se vê que massas de homens e materiais estão afluindo aos nossos

país como uma inundação. Não somos mais do que uma pedra, uma pequena obstrução, mas incapaz de conter a maré. O diabo está agora a jogar pela Alemanha, por toda a Europa. Forças inestimáveis estão sangrando até a morte, o último bastião do mundo está desmoronando sob o ataque da Ásia Vermelha. À noite, ficamos mais exaustos com essa constatação do que com as operações incessantes do dia. A recusa obstinada em aceitar este destino e a determinação de que "isto não deve acontecer" mantêm-nos em movimento. Eu não gostaria de ter que me censurar por não ter feito tudo o que estava ao meu alcance até a última hora para afastar o espectro terrível e ameaçador da derrota. Sei que todo jovem alemão decente pensa como eu.

Ao sul do nosso setor, a situação parece muito sombria. Frankfurt-on-the-Oder está ameaçada. Assim, durante a noite, recebemos a ordem de mudança para Filrstenwalde, o que nos aproxima do setor crítico. Poucas horas depois estamos voando na área de operação Frankfurt-Kiistrin. As pontas de lança do avanço soviético alcançaram o Oder, nos arredores de Frankfurt.

Mais a norte, Kustrin está cercado e o inimigo não perde tempo nos seus esforços para estabelecer uma cabeça de ponte em Goritz-Reitwein, na margem oeste, do outro lado do rio congelado.

Um dia, tal como o general de cavalaria prussiano Ziethen, há trezentos anos, estamos em batalha a leste de Frankfurt, acima de solo histórico. Aqui um pequeno

A força alemã foi cercada por tanques soviéticos. Nós os atacamos e os tanques que não pegaram fogo imediatamente tentam escapar através do campo aberto. Nós atacamos eles uma e outra vez. Nossos camaradas no terreno, que já haviam se declarado perdidos, saltam de alegria, jogando seus rifles e capacetes de aço para o alto e desatentos em perseguir os tanques em fuga. Nosso fogo colocou todos eles fora de ação. Nós, no ar, temos pela primeira vez a alegria de testemunhar o nosso sucesso. Depois que todos os tanques foram capturados eu preparo um contêiner e rabisco uma mensagem de parabéns aos nossos camaradas da Ala e a mim. Eu circulo bem baixo e deixo cair o recipiente com um pouco de chocolate aos pés deles. A visão de seus rostos agradecidos e felizes nos fortalecerá para as dificuldades

operações que temos pela frente e estimulam-nos a esforços renovados e incessantes para socorrer os nossos irmãos de armas.

Infelizmente os primeiros dias de fevereiro são muito frios; em muitos lugares, o Oder está tão congelado que os russos conseguem atravessar o rio. Para estabilidade, eles colocam tábuas no gelo e muitas vezes vejo veículos passando por cima delas. O gelo ainda não parece ser forte o suficiente para suportar o peso dos tanques. Como a frente do Oder ainda está em evolução e existem lacunas na linha onde não há um soldado alemão que lhes possa opor, os soviéticos conseguem estabelecer várias cabeças de ponte, uma, por exemplo, em Reitwein. Nossas forças Panzer, que são mobilizadas tarde demais, chegam e encontram um inimigo forte já alojado com artilharia pesada na margem oeste do Oder. Seus locais de travessia são fortemente protegidos por ataques antiaéreos desde o primeiro dia. Ivan está informado com precisão da nossa presença neste setor. Minhas ordens são para destruir todas as pontes, dia após dia, para atrasar o inimigo e nos dar tempo para trazer reforços e material da retaguarda. Afirmo que neste momento isto é mais ou menos inútil, porque é possível atravessar o Oder em quase qualquer lugar. As bombas atravessam o gelo, deixando buracos relativamente pequenos, e esta é a soma total da nossa conquista. Defendo atacar apenas alvos inimigos reconhecidos em ambos os lados do rio ou o tráfego que o atravessa, mas não as chamadas pontes, que na verdade não existem. O que parecem pontes nas fotografias aéreas são, na verdade, pegadas de pés e veículos no gelo; estes e as tábuas colocadas entre eles para simular pontes. Se bombardearmos essas trilhas, Ivan simplesmente cruzará o gelo ao lado delas. Isso ficou claro para mim desde o primeiro dia porque já voei inúmeras vezes sobre eles em baixo nível e, além disso, esse truque não é novidade para mim, conheço-o do Don, do Donetz, do Dniester e de outros rios russos.

Portanto, desconsiderando a ordem, concentro meus ataques em alvos genuínos em qualquer margem: tanques, veículos e artilharia. Um dia, aparece um general enviado de Berlim e diz-me que as fotografias de reconhecimento mostram sempre novas pontes.

“Mas”, diz ele, “você não informa que essas pontes foram destruídas. Você deve continuar atacando-os."

"Em geral", explico-lhe, "elas não são pontes", e quando o vejo contorcer o rosto em um ponto de interrogação, uma ideia me ocorre. Digo-lhe que estou prestes a decolar, convido-o a sentar-se atrás de mim e prometo dar-lhe uma prova prática disso. Ele hesita por um momento, depois, observando os olhares curiosos dos meus oficiais subalternos que ouviram minha proposta com certa alegria, ele concorda. Dei à unidade uma ordem permanente para atacar a cabeça de ponte, eu mesmo me aproximo do objetivo no mesmo nível baixo e voo de Schwedt para Frankfurt-on-the-Oder. Em alguns pontos encontramos ataques bastante respeitáveis e o general logo admite que agora viu por si mesmo que as pontes são na verdade trilhos. Ele já viu o suficiente. Depois de pousar, ele fica tão satisfeito quanto Punch por ter conseguido se convencer e fazer seu relatório de acordo. Estamos livres de nossa tarefa diária de ponte. Uma noite, o Ministro Speer trouxe-me uma nova missão do Führer. Devo formular um plano para sua execução. Resumidamente, ele me diz:

"O Führer está planejando ataques às barragens da indústria de armamento nos Urais. Ele espera interromper a produção de armas do inimigo, especialmente de tanques, durante um ano. Este ano nos dará então a chance de explorar a trégua de forma decisiva. Você está para organizar a operação, mas você não deve voar sozinho, o Führer repetiu isso expressamente."

Saliento ao ministro que certamente deve haver alguém mais qualificado para esta tarefa, nomeadamente no Comando de Bombardeiros de Longa Distância, que estará muito mais familiarizado com coisas como navegação astronómica, etc. -bombardeio e, portanto, têm um tipo de conhecimento e experiência bastante diferente. Além disso, devo ter permissão para voar sozinho se quiser ter uma mente tranquila durante as instruções

minhas tripulações.

“O Führer deseja que você faça isso”, objeta Speer.

Levanto algumas questões técnicas fundamentais sobre o tipo de aeronave e o tipo de bombas com as quais esta operação será realizada. Se isso for feito em breve, apenas o Heinkel 177 será considerado, embora não seja absolutamente certo que seja adequado para esse propósito. A única bomba possível para tal alvo é, na minha opinião, uma espécie de torpedo, mas também este ainda não foi testado. Recuso-me terminantemente a ouvir a sua sugestão de usar bombas de 2.000 libras; Tenho certeza de que nenhum sucesso pode ser alcançado com eles. Mostro ao Ministro fotografias tiradas no sector Norte da Frente Oriental, onde deixei cair duas mil libras nos pilares de betão da ponte do Neva e esta não ruiu. Este problema deve, portanto, ser resolvido e também a questão da minha permissão para acompanhar a missão. Estas são as minhas estipulações caso o Führer insista em que eu assuma a tarefa. Ele já conhece minhas objeções de que minha experiência prática está confinada a um campo totalmente diferente.

Agora pego o arquivo de fotografias das fábricas em questão e as estudo com interesse. Vejo que uma elevada percentagem deles já se encontra no subsolo e, portanto, são parcialmente inatacáveis a partir do ar. As fotografias mostram a barragem e a central eléctrica e alguns edifícios fabris; eles foram levados durante a guerra. Como isso pode ter sido feito? Lembro-me do tempo que passei na Crimeia e somei dois mais dois. Quando eu estava estacionado em Sarabus e me mantinha em forma colocando um pouco de peso e lançando disco após as operações, uma aeronave pintada de preto costumava pousar no campo de aviação, e os passageiros desciam misteriosamente. Um dia, um membro da tripulação me contou, sob sigilo, o que estava acontecendo. Esta aeronave transportava sacerdotes russos dos estados amantes da liberdade do Cáucaso que se voluntariaram para missões importantes para o comando alemão. Com barbas esvoaçantes e vestido com

traje clerical, cada um deles carregava no peito um pacotinho, seja uma câmera ou explosivos, conforme a natureza de sua missão. Estes padres consideravam uma vitória alemã como a única oportunidade de recuperar a sua independência e com ela a sua liberdade religiosa. Eles eram inimigos fanáticos do bolchevismo mundial e, consequentemente, nossos aliados. Ainda posso vê-los: muitas vezes homens com cabelos brancos como a neve e traços nobres, como se tivessem sido esculpidos fora de madeira. Do interior da Rússia eles trouxeram todos os tipos de fotografias, estiveram meses no caminho e geralmente retornaram com a missão cumprida. Se um deles desaparecesse, presumivelmente daria a vida em prol da liberdade, seja num infeliz salto de pára-quedas, seja apanhado no ato de cumprir o seu propósito ou no caminho de volta pela frente. Causou-me uma profunda impressão quando o meu informante me descreveu a forma como estes homens santos saltaram noite adentro sem hesitação, sustentados pela fé na sua grande missão. Naquela época estávamos lutando no Cáucaso e eles foram lançados em diferentes vales nas montanhas onde mantinham relações com cuja ajuda organizaram a resistência e a sabotagem.

Tudo isso me vem à mente enquanto fico intrigado com a origem das fotografias dessas plantas industriais.

Depois de algumas observações gerais sobre o estado actual da guerra, nas quais Speer expressa a sua total confiança no Führer, ele parte nas primeiras horas da manhã, prometendo enviar-me mais detalhes sobre o plano dos Urais. Nunca chegou a esse ponto, pois alguns dias depois, o dia 9 de fevereiro tornou tudo impossível.

Portanto, a tarefa de elaborar esse plano recaiu sobre outra pessoa. Mas então, na correria dos acontecimentos até o fim da guerra, sua execução não seria mais prático.

17 - A LUTA DA MORTE DOS ÚLTIMOS MESES

No início da manhã de 9 de Fevereiro, um telefonema do QG: Frankfurt acaba de informar que ontem à noite os russos cruzaram o Oder em Lebus, ligeiramente a norte de Frankfurt e com alguns tanques já ganharam posição na margem oeste. A situação é mais que crítica; neste momento não há oposição no terreno e não há possibilidade de trazer artilharia pesada para lá a tempo de os deter. Portanto, não há nada que impeça os tanques soviéticos de avançarem em direcção à capital, ou pelo menos atravessarem a linha férrea e a auto-estrada de Frankfurt a Berlim, ambas linhas de abastecimento vitais para o estabelecimento da frente do Oder.

Voamos até lá para descobrir que verdade há neste relatório. De longe já consigo avistar a ponte flutuante, encontramos ataques intensos muito antes de alcançá-la. Os russos certamente têm uma vara em apuros para nós!
Um dos meus esquadrões ataca a ponte sobre o gelo. Não temos grandes ilusões sobre os resultados que alcançaremos, sabendo que Ivan possui quantidades tão grandes de material para construção de pontes que poderá reparar os danos em menos de nenhum tempo. Eu mesmo voo mais baixo com o vôo antitanque em busca de tanques na margem oeste do rio. Eu posso discernir seus
rastros, mas não os próprios monstros. Ou estas são as faixas de AA
tratores? Desço mais abaixo para ter a certeza e vejo, bem camuflados nas dobras do vale do rio, alguns tanques no extremo norte da aldeia de Lebus.

Há talvez uma dúzia ou quinze deles. Então algo bate na minha asa, um tiro de artilharia leve. Eu mantenho-me baixo, as armas estão piscando por toda parte

no local, creio que seis ou oito baterias protegem a travessia do rio. Os artilheiros antiaéreos parecem ser veteranos no jogo, com longa experiência em Stuka. Eles não estão usando traçadores, não se vê nenhum colar de contas serpenteando em um deles, mas só percebemos que eles se abriram quando a aeronave estremece violentamente sob o impacto de um impacto. Eles param de atirar assim que subimos e assim nossos bombardeiros não podem atacá-los. Somente quando se está voando muito baixo acima do nosso objetivo é que se pode ver o jato de chamas do cano de uma arma, como o clarão de uma tocha de bolso. Eu considero o que fazer; não há chance de se esconder astuciosamente, pois o vale plano do rio não oferece oportunidades para tais táticas. Não há árvores altas ou edifícios. A reflexão sóbria me diz que a experiência e a habilidade tática são perdidas se alguém quebrar todas as regras fundamentais delas derivadas. A resposta: um ataque confie na sorte. Se eu tivesse sido sempre tão imprudente, teria estado no túmulo uma dúzia de vezes. Não há tropas aqui no terreno e estamos a oitenta quilômetros da capital do Reich, uma distância perigosamente curta quando a armadura do inimigo já está avançando em sua direção. Não há tempo para considerações maduras. Desta vez você terá que confiar na sorte, digo a mim mesmo, e entro. Digo aos outros pilotos para ficarem acordados; há várias equipes novas entre eles e, embora não se possa esperar que causem muitos danos a esta defesa, provavelmente sofreremos perdas mais pesadas do que o valor do jogo. Quando eu chegar baixo e assim que eles virem o clarão dos canhões AA, devem concentrar o fogo dos canhões na artilharia antiaérea. Sempre há a chance de que isso deixe Ivan abalado e afete sua precisão. Existem vários tanques Stalin lá, o resto são T 34. Depois que quatro foram incendiados e eu fiquei sem munição, voamos de volta. Relato minhas observações e enfatizo o fato de que só ataquei porque estamos lutando a oitenta quilômetros de Berlim, caso contrário seria indesculpável. Se mantivéssemos uma linha mais a leste, eu deveria ter esperado por uma situação mais favorável, ou pelo menos até que os tanques saíssem do alcance da proteção antiaérea ao redor da ponte. Troco de avião depois de duas missões porque eles foram atingidos por armas antiaéreas. Voltei pela quarta vez e um total de

doze tanques estão em chamas. Estou ligando um tanque Stalin que emite fumaça, mas se recusa a pegar fogo.

Cada vez, antes de entrar no ataque, subo até 2.400 pés, pois o ataque antiaéreo não pode me seguir até esta altitude. De 2.400 pés eu grito em um mergulho íngreme, oscilando violentamente. Quando estou perto do tanque, endireito-me por um instante para atirar e, em seguida, corro baixo acima do tanque com as mesmas táticas evasivas até chegar a um ponto onde posso começar a subir novamente - fora do alcance da artilharia antiaérea. Eu realmente deveria chegar devagar e com meu avião melhor controlado, mas isso seria suicídio. Só consigo me endireitar por uma fração de segundo e acertar o tanque com precisão em suas partes vulneráveis, graças à minha experiência múltipla e segurança sonâmbula. Tais ataques estão, evidentemente, fora de questão para os meus colegas, pela simples razão de que não têm experiência.

Os pulsos latejam em minhas têmporas. Sei que estou a brincar ao gato e ao rato com o destino, mas este tanque de Estaline tem de ser incendiado. Até 2.400 pés mais uma vez e para o leviatã de sessenta toneladas. Ainda se recusa a queimar! A raiva toma conta de mim; deve e deve pegar fogo!

A luz vermelha do meu canhão pisca. Isso também! De um lado a culatra emperrou, do outro canhão resta apenas uma bala. Subo novamente. Não é uma loucura arriscar tudo de novo por um único tiro? Não discuta; com que frequência você destruiu um tanque com um único tiro?

Demora muito para ganhar 2.400 pés com um Ju. 87; muito tempo, por enquanto começo a pesar os prós e os contras. Meu único ego diz: se o décimo terceiro tanque ainda não pegou fogo, você não precisa imaginar que pode fazer o truque com mais um tiro. Voe para casa e receba munição, você o encontrará novamente, tudo bem. A isso meu outro ego responde acaloradamente:

"Talvez seja necessário apenas um tiro para impedir que o tanque atravesse a Alemanha."

"Avançar pela Alemanha parece muito melodramático! Muito mais tanques russos vão passar pela Alemanha se você estragar tudo agora, e você vai estragar tudo, pode ter certeza disso. É uma loucura descer novamente a esse nível por causa de um único tiro. Pura loucura!"

"Você dirá a seguir que vou estragar tudo porque é o décimo terceiro.
Bobagem supersticiosa Você ainda tem uma rodada, então pare de bobagens e vá em frente!

E já reduzi o zoom de 2.400 pés. Mantenha sua mente concentrada em voar, girar e girar; novamente, uma vintena de armas cuspiu fogo contra mim. Agora eu me endireito... fogo... o tanque pega fogo! Com júbilo no coração, corro bem acima do tanque em chamas. Entro em uma espiral ascendente... um estalo no motor e algo queima minha perna como uma tira de aço em brasa. Tudo fica preto diante dos meus olhos, eu ofego. Mas devo continuar voando... voando...
Eu não devo desmaiar. Cerre os dentes, você tem que dominar sua fraqueza. Um espasmo de dor percorre todo o meu corpo.

"Ernst, minha perna direita sumiu."

"Não, sua perna não vai sumir. Se fosse você não conseguiria falar. Mas a asa esquerda está pegando fogo. Você vai ter que descer, fomos atingidos duas vezes por 4 cm. flak ."

Uma escuridão terrível cobre meus olhos, não consigo mais distinguir nada.

"Diga-me onde posso fazer um pouso forçado. Depois me tire daqui rapidamente para que eu não seja queimado vivo."

Não consigo mais ver nada, piloto por instinto. Lembro-me vagamente de que entrei em cada ataque de sul para norte e inclinei para a esquerda enquanto voava.

fora. Devo, portanto, ir para oeste e na direção certa para voltar para casa.
Então eu vôo por vários minutos. Por que a asa ainda não desapareceu, eu não sei. Na verdade, estou me movendo para noroeste, noroeste, quase paralelo à frente russa. "Puxar!" grita Gadermann pelo interfone, e agora sinto que estou cochilando lentamente em uma espécie de neblina... um coma agradável.

"Puxar!" grita Gadermann novamente - eram árvores ou fios telefônicos? Perdi toda a sensação da cabeça e só puxo o manche quando Gadermann grita comigo.
Se esta dor lancinante na minha perna parasse... e este voo... se eu pudesse finalmente me deixar afundar nesta estranha e cinzenta paz e afastamento que me convida...

"Puxar!" Mais uma vez, eu toco automaticamente o joystick, mas agora, por um instante, Gadermann “gritou para me acordar”. Num piscar de olhos eu percebo que eu deve fazer alguma coisa aqui.

"Como é o terreno?" — pergunto ao microfone. "Ruim - hummocky."

Mas tenho que descer, caso contrário a perigosa apatia provocada pelo meu corpo ferido voltará a tomar conta de mim. Chuto a barra do leme com o pé esquerdo e grito de agonia. Mas certamente foi minha perna direita que foi atingida? Puxo para a direita, levanto o nariz da aeronave e deslizo-a suavemente sobre a barriga, desta forma talvez o mecanismo de liberação do trem de pouso não funcione e eu consiga afinal. Se não, faremos panqueca. A aeronave está pegando fogo... ela bate e derrapa por um segundo.

Agora posso descansar, agora posso escapar para a distância cinzenta... maravilhoso! Dores enlouquecedoras me trazem de volta à consciência. Alguém está me puxando? ... Estamos sacudindo em terreno acidentado? Agora acabou... Finalmente afundo-me totalmente nos braços do silêncio...

Acorde, tudo ao meu redor está branco... rostos atentos... um cheiro pungente, estou deitado
··· em uma mesa de operação. Um pânico repentino e violento me convulsiona:
onde está minha perna?

"Acabou?"

O cirurgião assente. Descendo ladeira abaixo em esquis novos... mergulho...
atletismo... salto com vara... o que essas coisas importam? Quantos camaradas
ficaram feridos de forma muito mais grave? Você se lembra... daquele no hospital em
Dnjepropetrovsk cujo rosto e ambas as mãos foram arrancados por uma mina? A perda
de uma perna, de um braço, de uma cabeça não tem importância se o sacrifício puder
salvar a pátria do seu perigo mortal... isto não é uma catástrofe, a única catástrofe é que
não posso voar durante semanas... e na crise atual! Esses pensamentos passam pela
minha cabeça em um segundo, e agora o cirurgião me diz gentilmente:

"Eu não pude fazer mais nada. Exceto alguns pedaços de carne e algum tecido fibroso,
não havia nada ali, então tive que amputar."

Se não havia nada ali, penso comigo mesmo com humor irônico, como ele poderia amputar?
Bem, é claro, tudo isso faz parte do dia de trabalho para ele.

"Mas por que sua outra perna está em gesso?" ele pergunta surpreso.

"Desde novembro passado - onde estou aqui?"

"No posto de vestiário principal da Waffen SS em Selow."

"Ah, em Selow!" Isso fica a menos de oito quilômetros da frente. Então, evidentemente, voei
para norte-noroeste, não para oeste.

“Os soldados da Waffen SS trouxeram você e um de nossos MOs realizou a operação.
Você tem outro homem ferido em sua consciência”, acrescenta ele com um sorriso.

"Por acaso eu mordi o cirurgião?"

"Você não foi tão longe assim", ele diz balançando a cabeça. "Não, você não o mordeu, mas um piloto oficial Koral tentou pousar com um Fieseler Storch no local onde você caiu. Mas deve ter sido difícil, pois ele entrou em pânico... e agora ele também tem seu cabeça envolta em bandagens!"

Bom e velho Koral! Parece que quando eu estava voando subconscientemente eu tinha mais de um anjo da guarda. Enquanto isso, o Reichsmarschall enviou seu médico pessoal com instruções para me levar de volta imediatamente ao hospital à prova de bombas no bunker do Zoológico, mas o cirurgião que o operou não quis saber disso porque perdi muito sangue. Tudo ficará bem amanhã.

O médico do Reichsmarschall me contou que Goering relatou imediatamente o incidente ao Führer.

Hitler, diz ele, ficou muito feliz por eu ter saído tão facilmente.

“Claro, se as galinhas quiserem ser mais sábias que a galinha”, ele teria dito, entre outras coisas. Estou aliviado por nenhuma menção ter sido feita ao seu veto ao meu voo. Acredito também que, tendo em conta a luta desesperada em que toda a situação esteve envolvida nas últimas semanas, a minha continuação na acção é aceite como algo natural.

No dia seguinte, sou transferido para o bunker do Zoo, situado abaixo dos mais pesados canhões AA, ajudando na defesa da capital contra os ataques aliados à população civil. No segundo dia há um telefone na mesinha de cabeceira; Devo ser capaz de me comunicar com minha ala sobre as operações, a situação, etc. Sei que não ficarei de costas por muito tempo e não quero perder meu comando e, portanto, estou ansioso para ser informado de tudo em detalhar e participar de todas as atividades da minha unidade, mesmo que eu só possa ser informado e participar por

Telefone. Os médicos e as enfermeiras cujo cuidado comigo é comovente não estão, pelo menos neste aspecto, muito satisfeitos com o seu novo paciente. Eles continuam dizendo algo sobre “descanso”.

Quase todos os dias recebo a visita de colegas da unidade ou de outros amigos, alguns deles pessoas que se autodenominam meus amigos para forçar a entrada na minha enfermaria. Quando aquelas que “invadem” minha enfermaria são garotas bonitas, elas arregalam os olhos e levantam as sobrancelhas interrogativamente ao ver minha esposa sentada ao lado da minha cama. "Você já?" como diria o berlinense.

Já tive uma discussão profissional sobre um membro artificial; se eu tivesse feito tanta recuperação. Estou impaciente e inquieto para me levantar. Pouco depois, recebi a visita de um fabricante de membros artificiais. Peço-lhe que me faça uma perna artificial provisória com a qual eu possa voar mesmo que o coto ainda não esteja curado. Várias empresas de primeira classe recusam, alegando que é muito cedo.

Aceita-se a ordem, mesmo que apenas como um experimento. Seja como for, ele faz isso com tanta energia que quase me deixa tonto. Ele fixa toda a minha coxa até a virilha em gesso sem primeiro engraxá-la ou colocar uma touca protetora. Depois de deixar secar, ele comenta laconicamente:

"Pense em algo legal!"

No mesmo momento, ele arranca com toda a força o gesso duro do boné parisiense onde estão incrustados os pelos do meu corpo e o arranca.
Acho que o mundo está desmoronando. O sujeito perdeu a vocação, daria um excelente ferreiro.

Enquanto isso, meu 3º Esquadrão e o pessoal da Ala se mudaram para Gorlitz, onde estudei. A casa dos meus pais fica perto. Os russos estão neste momento abrindo caminho para a aldeia; Os tanques soviéticos estão dirigindo

pelos playgrounds da minha juventude. Eu poderia enlouquecer só de pensar nisso. A minha família, tal como muitos milhões, há muito que se tornou refugiada, incapaz de salvar nada a não ser as suas vidas. Estou condenado à inatividade. O que eu fiz para merecer isso? Não devo pensar nisso.

Flores e presentes de todo tipo são prova do carinho do povo pelos seus soldados; todos os dias eles são entregues no meu quarto. Além do Reichsmarschall, o Ministro Goebbels, que eu não conhecia antes, me visita duas vezes. Uma conversa com ele é muito interessante. Ele pergunta minha opinião sobre a situação puramente estratégica no Leste.

"A frente do Oder", digo-lhe, "é a nossa última oportunidade de manter os Sovietes; além disso, não vejo nenhuma, pois com ela a capital também cai."

Mas ele compara Berlim a Leningrado. Ele ressalta que não caiu porque todos os seus cidadãos fizeram de cada casa uma fortaleza. E o que Leningrado poderia fazer, a população de Berlim certamente poderia ajudá-lo a fazer. Sua idéia é alcançar o mais alto grau de organização para uma defesa casa a casa, instalando conjuntos sem fio em todos os edifícios. Ele está convencido de que "seus berlinenses" prefeririam a morte a serem vítimas das hordas vermelhas.

Quão seriamente ele quis dizer isso, seu fim iria provar mais tarde.

"Do ponto de vista militar, vejo as coisas de forma diferente", respondo. "Uma vez iniciada a batalha por Berlim, após a ruptura da frente do Oder, penso que é absolutamente impossível que Berlim possa ser mantida. Gostaria de lembrar que a comparação entre as duas cidades não é admissível. Leningrado tem a vantagem de ser protegida no a oeste pelo Golfo da Finlândia e a leste pelo Lago Ladoga. Havia apenas uma fraca e estreita frente finlandesa ao norte. A única chance real de capturá-la era pelo sul, mas desse lado Leningrado estava fortemente fortificada e poderia fazer uso de um excelente sistema de posições preparadas; também nunca foi totalmente cortado de sua linha de abastecimento. Os barqueiros podiam cruzar o Lago Ladoga no verão

e no inverno eles construíram linhas ferroviárias sobre o gelo e assim puderam alimentar a cidade pelo norte." Meus argumentos não conseguem convencê-lo.

Em duas semanas, estou acordado pela primeira vez e posso desfrutar de um pouco de ar fresco. Durante os ataques aéreos aliados, estou na plataforma com os canhões AA e vejo de baixo o que provavelmente é muito desagradável lá em cima. Nunca fico entediado; Fridolin me traz documentos que exigem minha assinatura ou outros problemas adicionais, às vezes acompanhado por um ou outro de meus colegas. O marechal de campo Greim, Skorzeny ou Hanna Reitsch aparecem para uma hora de bate-papo; alguma coisa está sempre acontecendo, apenas minha inquietação interior em sair dessa situação me atormenta. Quando entrei no bunker do zoológico, declarei "solenemente" que voltaria a andar dentro de seis semanas e voaria. Os médicos sabem que o seu veto é inútil e só me irritaria. No início de março saio pela primeira vez para passear ao ar livre - de muletas.

Durante a minha convalescença, sou convidada por uma das minhas enfermeiras para ir à sua casa, e também sou convidada do Ministro dos Negócios Estrangeiros. Raramente é provável que um verdadeiro soldado seja um bom diplomata, e este encontro com von Ribbentrop é bastante intrigante. É uma oportunidade para conversas que lançam luz sobre o outro lado da guerra que está a ser conduzida sem armas. Ele está muito interessado na minha opinião sobre a força da frente leste e o nosso potencial militar neste momento específico. Deixo-lhe claro que nós, na frente, esperamos que ele esteja a fazer algo através dos canais diplomáticos para aliviar o estrangulamento em que estamos presos por todos os lados.

“Não será possível fazer com que as potências ocidentais vejam que o bolchevismo é o seu maior inimigo e que depois de uma eventual vitória sobre a Alemanha será a mesma ameaça para eles como para nós, e que por si só eles não serão mais capazes de se livrar dela?"

Ele considera minhas observações uma gentil reprovação pessoal; sem dúvida estou apenas tocando um disco que ele ouviu muitas vezes. Ele explica-me imediatamente que já fez uma série de tentativas que falharam, porque sempre que a necessidade de uma nova retirada militar num ou outro sector da frente, pouco depois de ele ter aberto negociações, encorajou o inimigo a continuar o guerra em qualquer caso e abandonar a mesa de conferências. Ele cita exemplos e diz com certa censura que os tratados que ele havia concluído antes da guerra, entre outras coisas aqueles com a Inglaterra e a Rússia, certamente não foram uma conquista insignificante, senão um triunfo. Mas ninguém mais os menciona; hoje as pessoas veem apenas os aspectos negativos, cuja responsabilidade não é dele. Naturalmente, mesmo agora as negociações ainda estavam em andamento, mas era problemático saber se, com a situação geral tal como estava, o sucesso que ele desejava ainda seria possível. Esta espiada nos bastidores da diplomacia sacia minha curiosidade e não estou ansioso para saber mais.

Em meados de março faço minha primeira caminhada sob o sol da primavera com uma enfermeira no Zoológico e na minha primeira excursão sofro um leve acidente. Nós, como muitos, somos fascinados pela gaiola dos macacos. Sinto-me atraído por um macaco particularmente grande, sentado despreocupadamente e preguiçosamente num galho, com a longa cauda pendurada. É claro que não resisto a fazer exatamente o que não se deve fazer e enfio as duas muletas nas barras com a intenção de fazer cócegas no rabo dele. Mal toquei nele quando ele de repente agarra minhas muletas e tenta com toda a sua força de macaco me puxar para dentro da jaula. Tropeço com uma perna só até as barras; é claro que a besta não vai me fazer passar por eles. Irmã Edelgarde se agarra a mim e nós duas puxamos a ponta das muletas num cabo de guerra com o macaco.

Homem versus Macaco! Suas patas começaram a deslizar um pouco ao longo da extremidade e encontram as tampas de borracha na parte inferior que supostamente evitam que as muletas afundem no chão ou derrapem quando alguém está andando. As tampas de borracha despertam sua curiosidade, ele as cheira, arranca e engole com um largo sorriso. Ao mesmo tempo, sou capaz de puxar os gravetos para fora da gaiola e, assim, arrancar pelo menos parte de seu corpo.

vitória do macaco. Alguns segundos depois, o som das sirenes avisa sobre um ataque aéreo. O esforço de caminhar pelos caminhos arenosos do Zoológico me faz suar porque as muletas afundam profundamente no chão e quase não encontram resistência. Todos ao meu redor estão apressados e apressados e por isso mal posso usá-los para me apoiar e manco desajeitadamente. É um trabalho lento. Chegamos ao bunker a tempo quando as primeiras bombas caem.

Aos poucos a Páscoa se aproxima. Quero estar de volta com meus colegas no domingo de Páscoa. Minha ala está agora estacionada na área de Grossenhain, na Saxônia, meu Primeiro Esquadrão mudou-se novamente da Hungria para a área de Viena e ainda permanece na frente sudeste. Gadermann está em

Brunswick, enquanto eu estiver ausente, para que durante esse período ele possa exercer a sua profissão de médico. Ligo para ele para avisar que encomendei um Ju 87 para me buscar em Tempelhof no final da semana e pretendo voar até a unidade. Como pouco antes ele falou com o professor encarregado do meu caso, ele realmente não acredita. Além disso, ele próprio está se sentindo mal. Não o verei novamente nesta guerra, pois as últimas operações já chegaram.

Seu lugar como meu artilheiro é ocupado pelo Tenente de Voo Niermann, que não carece de experiência operacional e usa a Cruz de Cavaleiro da Cruz de Ferro.

Depois de obedecer à ordem de me apresentar ao Führer antes de partir, despeço-me do bunker. Ele reitera sua satisfação por tudo ter corrido relativamente bem. Ele não faz nenhuma alusão à minha fuga, pois presumivelmente a ideia de eu fazer isso não lhe passa pela cabeça. Estou sentado em minha aeronave novamente pela primeira vez em seis semanas, meu curso está definido para meus camaradas. É véspera de Páscoa e estou feliz. Pouco antes de eu decolar, Fridolin me telefona e me diz para voar direto para os Sudetos; ele está prestes a transferir a unidade para Kummeram-See, perto de Niemes. No avião, a princípio me sinto muito estranho, mas logo estou de volta ao meu elemento. A direção é complicada porque só posso usar um pé na barra do leme. EU

não posso exercer pressão sobre a direita porque ainda não tenho um membro artificial, e tenho que usar o pé esquerdo para levantar a barra de borracha esquerda, pressionando assim a direita, o que dá o resultado desejado. Meu cotoco está enrolado em uma bainha de gesso e se projeta sob o painel de instrumentos sem bater em nada. Então, uma hora e meia depois, pouso em meu novo campo de aviação em Kummer. O pessoal voador da Wing chegou aqui uma hora antes de mim.

Nosso campo de aviação fica em meio a um cenário magnífico entre dois contrafortes das montanhas dos Sudetos cercados por florestas com lagos de bom tamanho nas proximidades e no próprio Kummer um lindo lago rodeado de floresta. Enquanto se aguarda a solução do problema do alojamento nos reunimos de uma noite no quarto de uma pousada. Aqui nos Sudetos tudo ainda dá uma impressão de paz e tranquilidade absolutas. O inimigo está atrás das montanhas e esta frente é defendida pelo Marechal de Campo Schoerner; conseqüentemente, essa calma imperturbável não é irracional. Por volta das onze horas ouvimos as vozes agudas de um coral infantil cantando: "Gott grilsse dich." A escola local e a sua professora estão a brindar-nos com uma serenata de boas-vindas. Isto é algo novo para nós, soldados ferrenhos, e toca-nos num lugar que agora, nesta fase da guerra, preferiríamos esquecer. Ouvimos meditativamente, cada um de nós mergulhado nos seus próprios pensamentos; sentimos que estas crianças têm fé no nosso poder de afastar o perigo iminente com todos os horrores que o acompanham. Aqui, no limiar de sua casa, não os decepcionaremos por falta de determinação. Ao final da canção, agradeço-lhes pela recepção encantadora e convido-os a visitar nosso campo de aviação pela manhã para dar uma espiada em nossos “pássaros”. Eles estão afiados como mostarda. Eles aparecem no dia seguinte e eu começo o processo pegando minha aeronave antitanque e atirando em um alvo de um metro quadrado. As crianças formam um semicírculo e agora podem imaginar um ataque a um tanque inimigo; é um bom teste para mim conseguir manejar com uma perna. Do outro lado das montanhas dos Sudetos ainda há neblina e como não podemos sair em surtida tenho um pouco de tempo a perder, então pego um FW 190 D 9 e faço uma exibição de acrobacias de voo baixo e alto. Aquele gênio, Tenente de Voo Klatzschner, meu

oficial de máquinas, já reajustou os freios de pé, indispensáveis para esta rápida aeronave, para que possam ser operados manualmente.

Quando desço para pousar, todos os homens gesticulam violentamente e apontam para o céu. Olho para cima e através das brechas na cobertura irregular de nuvens posso ver caças americanos e Jabos, Mustangs e Thunderbolts circulando acima. Eles estão voando a 4.800 a 5.400 pés acima de uma camada de neblina. Eles ainda não me avistaram sozinho lá em cima, caso contrário eu os teria observado enquanto estava no ar. Os raios

carregam bombas e parecem estar procurando um alvo, então nosso campo de aviação é presumivelmente o objetivo deles. Rapidamente, até onde se pode usar a palavra de um homem de uma perna só engessado, pulo até onde os outros estão parados. Todos eles devem estar protegidos. Empurro as crianças para o porão, onde pelo menos estarão a salvo de lascas, mas nada mais, pois a casa que usamos como sala de operações, sendo a única no campo de aviação, certamente atrairá um daqueles camaradas lá em cima. Entro por último para pacificar as crianças no momento em que caem as primeiras bombas, uma delas perto do prédio; a explosão quebra as vidraças e destrói o telhado.

Nossa defesa aérea é fraca demais para afastar os bombardeiros, mas o suficiente para impedir ataques de baixo nível. Felizmente não temos vítimas entre as crianças. Lamento que as suas ideias inocentes e românticas sobre a aviação tenham sido brutalmente convertidas numa realidade sombria. Eles logo se acalmam novamente e a professora transforma seu pequeno rebanho em um crocodilo e os conduz até a aldeia. O Tenente de Voo Niermaun está radiante, ele espera ter um filme de todo o ataque. Durante toda a apresentação, ele ficou parado em uma trincheira, filmando as bombas caindo desde o momento em que são lançadas até o impacto no solo e nas fontes de terra que elas lançam no ar. Este é um detalhe para o especialista

fotógrafo de Spitzbergen, onde também conseguiu tirar algumas fotos únicas.

Recentemente conheci. relatórios da área de Gorlitz-Bautzen preveem uma melhora gradual do tempo, então decolamos. Os soviéticos contornaram Gorlitz e avançaram para além de Bautzen, que está cercado pela sua guarnição alemã, na esperança de chegar a Dresden através de Bischofswerda. Contra-ataques contínuos são lançados contra essas pontas de lança tentando efetuar o colapso da frente do Marechal de Campo Schoerner, e com o nosso apoio Bautzen é substituído e destruímos um grande número de veículos e tanques. Esse vôo exige muito de mim, devo ter perdido muito sangue e minha resistência aparentemente inesgotável afinal tem suas limitações. Nossos sucessos são compartilhados por formações de combate e caças colocadas sob meu comando e estacionadas em nosso campo de aviação e nas proximidades.

Na primeira quinzena de abril, um sinal sem fio me convoca ao Reichskanzlei. O Führer diz-me que devo assumir o comando de todas as unidades a jacto e com elas limpar o espaço aéreo acima do novo exército do General Wenk que está agora a ser reunido na região de Hamburgo. O primeiro objectivo deste exército será atacar desde as vizinhanças desta cidade até ao Harz, a fim de cortar as linhas de abastecimento dos exércitos aliados já estabelecidos mais a leste. O sucesso da operação nesta conjuntura crítica depende da limpeza preliminar do espaço aéreo acima das nossas próprias linhas, caso contrário está fadada ao fracasso; o Führer está convencido disso e o General Wenk, que conduzirá a operação, concorda com ele. Imploro ao Führer que me dispense esta missão porque sinto que sou neste momento indispensável no setor do Marechal de Campo Schoerner, com o seu exército envolvido numa árdua batalha defensiva. Eu recomendo que ele escolha para a tarefa alguém do comando do jato que não esteja tão perdido quanto eu deveria. Saliento-lhe que a minha experiência se limita ao bombardeamento de mergulho e ao combate com tanques, e que sempre fiz questão de nunca dar uma ordem que eu próprio não pudesse ajudar a executar. Com aviões a jacto eu não poderia fazer isto e, por isso, sentir-me-ia pouco à vontade com

os líderes e tripulações da formação. Devo sempre ser capaz de mostrar o caminho aos meus subordinados.

"Você não precisa voar, você só precisa se organizar. Se alguém questionar sua coragem porque você está no chão, eu o enforcarei."

Um pouco drástico, penso, mas provavelmente ele só deseja dissipar meus escrúpulos.

“Há muita gente com experiência, só isso não basta. Preciso de alguém que possa organizar e executar a operação com energia”.

Uma decisão final não é alcançada naquele dia. Volto, apenas para ser chamado de volta alguns dias depois ao Reichsmarschall, que me passa a ordem de realizar esta tarefa. Enquanto isso, a situação na frente de batalha até agora piorou que a Alemanha ameaça ser dividida em dois bolsões, e a condução da operação dificilmente seria possível. Por este motivo e pelos já mencionados recuso. Tal como o Reichsmarschall me deixou adivinhar, isto não é nenhuma surpresa para ele, pois desde a minha recusa terminante em aceitar o comando dos bombardeiros de combate, ele conhece exactamente a minha atitude. Desta vez, porém, o principal motivo da minha recusa é que não posso aceitar a responsabilidade por algo que já não estou convencido de que seja viável. Logo percebo quão gravemente o Reichsmarschall vê a situação. Enquanto discutimos a posição na frente, curvado sobre uma mesa repleta de mapas, ele murmura para si mesmo:

"Eu me pergunto quando teremos que atear fogo neste barraco" - ele quer dizer Karinhall. Ele me aconselha a ir ao quartel-general do Führer e informá-lo pessoalmente da minha recusa. Como, no entanto, não recebi nenhuma ordem nesse sentido, voo imediatamente de volta para minha ala, onde sou aguardado com urgência. Mas este não será o meu último voo para Berlim.

Um sinal sem fio no dia 19 de abril me convoca mais uma vez ao Reichskanzlei. Chegar a Berlim vindo da Tchecoslováquia num avião sem escolta não é mais uma questão simples neste momento; em mais de um lugar as frentes russa e americana estão muito próximas uma da outra. O espaço aéreo está repleto de aeronaves, mas nenhuma delas é alemã. Chego ao Reichskanzlei e sou admitido na antessala do bunker do Führer. Existe uma atmosfera de calma e confiança, os presentes são principalmente oficiais do exército que participam em operações presentes ou previstas.

Do lado de fora ouve-se o barulho dos dois mil canhões que os mosquitos lançam no centro da cidade.

São quase 23 horas quando estou na presença do Comandante Supremo. Previ o objeto desta entrevista: a aceitação definitiva do trabalho anteriormente discutido. É uma idiossincrasia do Führer fazer rodeios e nunca ir direto ao assunto. Assim, esta noite, ele começa com uma palestra de meia hora explicando a determinação no decorrer dos séculos de desenvolvimentos técnicos em que sempre lideramos o campo, uma vantagem que também devemos agora explorar até ao limite e assim inverter positivamente a maré. de vitória a nosso favor.

Ele me diz que o mundo inteiro tem medo da ciência alemã e tecnologia, e mostra-me alguns relatórios de inteligência que indicam as medidas que os Aliados já estão a tomar para nos roubar as nossas realizações técnicas e os nossos cientistas. Cada vez que o ouço fico impressionado com sua memória para números e seu conhecimento especializado de todas as coisas técnicas. Neste momento tenho cerca de seis mil horas de voo acumuladas e com a minha vasta experiência prática há muito pouco que não saiba sobre os vários tipos de aeronaves a que se refere, mas não há nada sobre o qual não possa discorrer com uma facilidade incomparável e nas quais ele não faz sugestões adequadas de modificações. Sua condição física não é tão boa quanto há três ou quatro meses. Há um brilho perceptível em seus olhos. O comandante de ala von Below me disse que nas últimas oito semanas Hitler praticamente não dormiu; uma conferência após a outra. Sua mão treme, isso data da tentativa

sobre sua vida no dia 20 de julho. Durante a longa discussão daquela noite, percebi, além disso, que ele tem tendência a repetir certas linhas de pensamento, o que nunca costumava fazer, embora suas palavras sejam claramente pensadas e cheias de determinação.

Quando o longo preâmbulo termina, o Führer chega ao tema principal que tenho ouvido tantas vezes. Ele recapitula os motivos que me foram comunicados há poucos dias e conclui:

"É meu desejo que esta difícil tarefa seja realizada por você, o único homem que usa a mais alta condecoração alemã por bravura."

Com os mesmos argumentos e semelhantes aos da última ocasião, recuso mais uma vez, especialmente porque a situação na frente se deteriorou ainda mais, e sublinho que é apenas uma questão de tempo até que as frentes Oriental e Ocidental se encontrem no meio do Reich e quando isso acontecer dois bolsões terão de operar separadamente. Somente o bolsão norte seria então considerado para a execução de seu plano, e seria necessário concentrar nele todos os nossos aviões a jato. Interessa-me que o número de aviões a jato utilizáveis, incluindo bombardeiros e caças, nos retornos do dia seja de 180. Na frente, há muito que sentimos que o inimigo tem uma superioridade numérica de quase vinte para um. Dado que os aviões a jacto requerem aeródromos particularmente grandes, é óbvio, para começar, que apenas um número limitado de aeródromos dentro da bolsa norte é questionável. Saliento que, assim que tivermos montado os nossos aviões nestas bases, eles serão atacados dia e noite por bombardeiros inimigos e, do ponto de vista meramente técnico, a sua eficácia operacional será nula dentro de alguns dias, caso em que não será mais será possível manter o espaço aéreo acima do exército do General Wenk livre do inimigo e a catástrofe será então inevitável porque o exército estará estrategicamente imobilizado. Sei pelo meu contacto pessoal com o General Wenk que o exército inclui a minha garantia

de um espaço aéreo livre como um factor fiável em todos os seus cálculos, como tantas vezes fizemos juntos com sucesso na Rússia.

Desta vez não posso assumir a responsabilidade e mantenho a minha recusa. E mais uma vez descubro que qualquer pessoa de quem Hitler tenha motivos para acreditar que deseja apenas servir os melhores interesses do todo é livre para expressar a sua opinião e que está disposto a rever as suas próprias ideias, embora compreensivelmente tenha deixado de o fazer. tenha alguma confiança em pessoas que o enganaram e decepcionaram repetidamente.

Ele se recusa a aceitar minha "teoria dos dois bolsos" como uma previsão precisa. Ele baseia a sua opinião numa promessa firme e incondicional que lhe foi feita pelos respectivos comandantes do exército de cada sector de que não recuarão das actuais frentes que são, em termos gerais, a linha do Elba no Ocidente e no Leste a linha do Oder, do Neisse e das montanhas dos Sudetos. Observo que confio no soldado alemão para se comportar com especial bravura agora que está a lutar em solo alemão, mas que se os russos concentrarem as suas forças para um ataque concentrado num ponto chave, certamente abrirão uma brecha nas nossas defesas e então as duas frentes se unirão. Cito exemplos da Frente Oriental, nos últimos anos, em que os russos lançaram tanque após tanque na batalha e se três veículos blindados
As divisões não conseguiram atingir o seu objectivo, simplesmente incluíram dez, ganhando terreno na nossa esgotada frente russa à custa de enormes perdas em homens e material. Nada poderia tê-los detido. A questão então era se iriam ou não esgotar esta imensa reserva de mão-de-obra antes que a Alemanha fosse espancada até aos joelhos. Não o fizeram, porque a ajuda que receberam do Ocidente foi demasiado grande. De um ponto de vista puramente militar, cada vez que cedemos terreno naquela altura na Rússia e os soviéticos sofreram perdas mais pesadas em homens e materiais, foi uma vitória para a defesa. Embora o inimigo tenha ridicularizado estas vitórias, sabemos que foi assim. Mas desta vez uma retirada vitoriosa foi inútil, pois então os russos estariam apenas alguns quilómetros atrás da Frente Ocidental. As potências ocidentais aceitaram uma grave responsabilidade - talvez por

séculos vindouros - enfraquecendo a Alemanha apenas para dar força adicional à Rússia. No final da nossa conversa, digo ao Führer estas palavras:

"Na minha opinião, neste momento, a guerra já não pode terminar vitoriosamente em ambas as frentes, mas é possível numa frente, se conseguirmos obter um armistício com a outra."

Um sorriso bastante cansado surge em seu rosto quando ele responde: “É fácil para você falar. Desde 1943 tenho tentado incessantemente concluir uma paz, mas os Aliados não o fazem; desde o início eles exigiram a rendição incondicional. o destino pessoal naturalmente não tem consequências, mas todo homem em sã consciência deve compreender que eu não poderia aceitar a rendição incondicional do povo alemão. Mesmo agora, as negociações estão pendentes, mas perdi toda a esperança de seu sucesso. Portanto, devemos fazer isso. tudo para superar esta crise, para que armas decisivas ainda possam nos trazer a vitória."

Depois de conversar mais sobre a posição do exército de Schoerner, ele me diz que pretende esperar alguns dias para ver se a situação geral se desenvolve conforme ele prevê ou se meus temores são justificados. No primeiro caso, ele me chamará de volta a Berlim para a aceitação final da tarefa. É quase uma hora da manhã quando deixo o bunker do Führer. Os primeiros visitantes aguardam na antessala para dar os parabéns pelo seu aniversário.

Volto cedo para Kummer, voando baixo para evitar os americanos, Mustangs, bombardeiros quadrimotores e Thunderbolts, que logo infestam o ar superior e estão acima de mim quase todo o caminho de volta. Ter que voar assim sozinho abaixo desses inimigos e constantemente perguntando "eles avistaram você ou não?" - é uma tensão maior do que muitos voos operacionais. Se Niermann e eu ocasionalmente ficamos bastante irritados com o suspense, isso não é de admirar. Estamos felizes por pisar novamente em nossa base.

O ligeiro relaxamento da pressão exercida pelos russos a oeste de Gorlitz deve-se em parte às nossas operações diárias que infligiram pesadas perdas. Uma noite, depois da última surtida do dia, dirijo até Gorlitz, minha cidade natal, agora na zona de batalha. Aqui encontro muitos conhecidos da minha juventude. Eles estão todos em um emprego ou outro, e uma de suas atividades é a defesa da casa no Volkssturm. É um reencontro estranho; temos vergonha de expressar os pensamentos que ocupam nossas mentes.
Cada um tem a sua carga de problemas, tristezas e lutos, mas neste momento os nossos olhos estão focados apenas no perigo que vem do Oriente. As mulheres estão fazendo o trabalho dos homens, cavando armadilhas para tanques, e apenas largam as pás para uma breve pausa para amamentar seus bebês famintos; os barbas grisalhas esquecem as enfermidades da idade e do trabalho até que suas sobrancelhas fiquem úmidas de suor. Uma resolução sombria está escrita nos rostos das meninas; eles sabem o que está reservado para eles se as hordas vermelhas avançarem. Um povo em luta pela sobrevivência!
Se as nações do Ocidente pudessem ver com os seus próprios olhos os acontecimentos destes dias repletos de destino e compreender o seu significado, muito em breve abandonariam a sua atitude frívola em relação ao bolchevismo.

Apenas o 2º Esquadrão está alojado em Kummer; o pessoal da ala tem a sua sede na escola de Niemes, alguns de nós vivem nas casas dos habitantes locais, que são 95 por cento alemães, e fazem todo o possível para satisfazer todos os nossos desejos. A tarefa de ir e voltar do campo de aviação não é totalmente fácil, um homem sempre se agacha no para-lama de cada carro como vigia de aeronaves inimigas. Aviões americanos e russos que voam baixo vasculham o país a cada minuto do dia, cruzando-se na verdade nesta região. Os visitantes mais desagradáveis vêm do Ocidente, os outros do Oriente.

Quando decolamos em uma surtida, muitas vezes encontramos os “Amis” à nossa espera em uma direção e os “Ruskis” em outra. Nossa velha Ju. 87 rasteja como um caracol em comparação com a aeronave inimiga, e quando nos aproximamos do objetivo de nossa missão, o constante combate aéreo leva nossos nervos ao limite. Se atacarmos, o ar ficará instantaneamente vivo com um enxame de inimigos;

se estivermos em rota de volta para casa, teremos novamente de forçar a passagem através de um círculo de aeronaves hostis antes de podermos pousar. Nosso ataque antiaéreo no campo de aviação geralmente tem que "nos abrir um caminho livre".

Os caças americanos não nos atacam se perceberem que estamos indo para a frente e já em combate aéreo com os Ivans.

Geralmente decolamos do aeródromo de Kummer pela manhã com quatro ou cinco aeronaves antitanque, acompanhadas por doze a quatorze FW 190 carregando bombas e ao mesmo tempo atuando como nossa escolta. O inimigo então espera pelo nosso aparecimento em esmagadora superioridade. Raramente, se tivermos gasolina suficiente, somos capazes de realizar uma operação combinada com todas as formações ligadas ao meu comando, e então o inimigo no ar nos supera em número por apenas cinco para um! Sim, de fato, o pão de cada dia é ganho com suor e lágrimas.

No dia 25 de abril, outro sinal sem fio do quartel-general do Führer chega até mim, completamente confuso. Praticamente nada é inteligível, mas presumo que estou sendo novamente convocado a Berlim. Ligo para o comando aéreo e informo que provavelmente recebi ordem de ir a Berlim e solicito permissão para voar para lá. O comodoro recusa, segundo o boletim do exército, há combates em torno do aeródromo de Tempelhof e ele não sabe se existe algum campo de aviação livre do inimigo. Ele diz:

"Se você cair nas linhas russas, eles vão cortar minha cabeça por ter permitido que você começasse."

Ele diz que tentará entrar em contato com o Wing Commander von Below imediatamente por rádio para pedir o texto correto da mensagem e onde posso pousar, se for o caso. Durante alguns dias não ouço nada, depois às 23 horas do dia 27 de Abril ele telefona-me para me informar que finalmente fez contacto com Berlim e que devo voar para lá esta noite num Heinkel 111 e aterrar na ampla costa leste- estrada arterial para oeste através de Berlim, no ponto onde o

O Portão de Brandemburgo e os monumentos da Vitória estão de pé. Niermann irá me acompanhe.

A decolagem com um Heinkel 111 à noite não é de todo fácil, pois nosso campo de aviação não possui sinalizadores em todo o perímetro nem qualquer outra iluminação; além disso, é pequeno e tem colinas de bom tamanho de um lado. Para podermos decolar temos que esvaziar parcialmente o tanque de gasolina para reduzir o peso da aeronave. Naturalmente isto reduz o tempo que podemos permanecer no ar, o que constitui uma séria desvantagem.

Começamos à 1h da manhã - uma noite escura como breu. Sobrevoamos as montanhas dos Sudetos até a zona de batalha em um curso norte-noroeste. O país abaixo de nós está assustadoramente iluminado por incêndios, muitas aldeias e cidades estão em chamas, a Alemanha está em chamas. Percebemos a nossa impotência para evitá-lo - mas não devemos pensar nisso. Nos arredores de Berlim, a União Soviética
holofotes e armas antiaéreas já nos alcançam; é quase impossível decifrar a planta da cidade, pois ela está envolta em uma fumaça espessa e uma densa camada de vapor paira sobre ela. Em alguns lugares, a incandescência das fogueiras é tão ofuscante que não é possível distinguir os pontos de referência no chão, e só tenho de olhar para a escuridão durante algum tempo antes de poder ver novamente, mas mesmo assim não consigo reconhecer o leste-a-oeste. -estrada arterial oeste.
Uma conflagração ao lado da outra, o clarão das armas, um espetáculo de pesadelo.
Meu operador de rádio fez contato com o solo; nossas primeiras instruções são esperar. Isso acaba com tudo, especialmente porque temos apenas uma certa quantidade de gasolina. Após cerca de quinze minutos, chega uma mensagem do Comandante de Ala von Below de que um pouso é impossível porque a estrada está sob forte fogo de artilharia e os soviéticos já capturaram a Potsdamer Platz. Minhas instruções são para voar para Rechlin e de lá telefonar para Berlim para novas ordens.

Meu operador de rádio tem o comprimento de onda desta estação; seguimos viagem e ligamos para Rechlin, nem um minuto antes, pois nosso tanque de gasolina está quase vazio. Abaixo de nós, um mar de chamas, o que só pode significar que mesmo do outro lado

Berlim, os Vermelhos invadiram a área de Neuruppin e, na melhor das hipóteses, apenas um estreito corredor de fuga a oeste ainda pode estar livre. Ao meu pedido de luzes de pouso, o campo de aviação de Rechlin recusou; eles têm medo de atrair instantaneamente um ataque noturno de aeronaves inimigas. Li para eles claramente o texto das minhas instruções para pousar ali, acrescentando alguns comentários não exatamente educados. Aos poucos está se tornando desconfortável porque nossa gasolina pode acabar a qualquer momento. De repente, abaixo de nós, a bombordo, um show mesquinho de luzes delineia um campo de aviação. Nós pousamos. Onde estamos? Em Wittstock, a dezenove milhas de Rechlin. Wittstock ouviu nossa conversa com Rechlin e decidiu mostrar seu campo de aviação. Uma hora depois, às 3 da manhã, chego a Rechlin onde o VHF está na sala do Comodoro. Com ele consigo entrar em contato com Berlim por telefone. O comandante de ala von Below me disse que não devo ir a Berlim agora, pois, ao contrário de mim, o marechal de campo Greim foi alcançado a tempo por rádio e assumiu minha missão; além disso, diz ele, é momentaneamente impossível pousar em Berlim. Eu respondo:

“Sugiro que eu pouse esta manhã, à luz do dia, na estrada arterial leste-oeste com um Stuka. Acho que isso ainda pode ser feito se eu usar um Stuka. Além disso, é fundamental tirar o governo desse ponto de perigo para que não perca o contato com a situação como um todo”.

Von Below me pede para esperar na linha enquanto ele vai fazer perguntas. Ele volta ao telefone e diz:

"O Führer já se decidiu. Ele está absolutamente decidido a manter Berlim e, portanto, não pode deixar a capital onde a situação parece crítica. Ele argumenta que se ele deixasse para si as tropas que estão lutando para mantê-la, diria que ele estava abandonando Berlim e chegaria à conclusão de que toda a resistência era inútil. Portanto, o Führer pretende fique na cidade. Vocês não deverão mais entrar, mas deverão voar de volta imediatamente para os Sudetos para dar o apoio de suas formações aos

O exército do marechal de campo Schoerner, que também lançará um ataque na direção de Berlim."

Pergunto a von Below qual é o sentimento em relação à situação, porque ele me conta tudo isso com muita calma e naturalidade.

"Nossa posição não é boa, mas deve ser possível que um ataque do General Wenk ou Schoerner socorra Berlim."

Admiro sua calma. Para mim está tudo claro e volto imediatamente para minha unidade para continuar as operações.

O choque da notícia de que o Chefe de Estado e Comandante Supremo das forças armadas do Reich está morto tem um efeito surpreendente sobre as tropas. Mas as hordas vermelhas estão a devastar o nosso país e, portanto, devemos continuar a lutar. Só deporemos as armas quando os nossos líderes derem a ordem. Este é o nosso claro dever de acordo com o nosso juramento militar, é o nosso claro dever em vista do terrível destino que nos ameaça se nos rendermos incondicionalmente como o inimigo insiste. É também nosso claro dever para com o destino que nos colocou geograficamente no coração da Europa e ao qual obedecemos durante séculos: ser o baluarte da Europa contra o Oriente. Quer a Europa compreenda ou não goste do papel que o destino nos atribuiu, ou quer a sua atitude seja de indiferença fatal ou mesmo de hostilidade, não altera em nada o nosso dever europeu. Estamos determinados a ser capazes de manter a cabeça erguida quando a história do nosso continente, e particularmente dos tempos perigosos que se avizinham, for escrita.

As frentes Leste e Oeste estão cada vez mais próximas uma da outra e as nossas operações são cada vez mais difíceis. A disciplina dos meus homens é admirável, não muito diferente da do primeiro dia de guerra. Estou orgulhoso deles. A punição mais severa para meus oficiais é, como sempre foi, não poder voar com os demais em operações. Eu mesmo tenho alguns problemas com meu coto. Meus mecânicos construíram para mim um

engenhoso artifício como o casco de um diabo e com ele eu voo. Ele está preso abaixo da articulação do joelho e com toda pressão sobre ele, ou seja, quando tenho que chutar a barra direita do leme, a pele na parte inferior do coto que estava fazendo o possível para cicatrizar fica dolorida. A ferida é reaberta novamente com sangramento violento. Especialmente em combate aéreo, quando tenho que inclinar extremamente para a direita, fico prejudicado pelo ferimento e às vezes meu mecânico tem que limpar a cabine manchada de sangue.

Tive muita sorte novamente nos primeiros dias de maio. Tenho um encontro marcado com o marechal de campo Schoerner e, antes de atendê-lo, quero dar uma olhada no quartel-general do Comando Aéreo, num castelo em Hermannstadtel, cerca de oitenta quilômetros a leste de nós. Vou até lá em um Fieseler Storch e vejo que o castelo é cercado por árvores altas. Há um parque no meio onde acho que posso pousar. Meu fiel Fridolin está atrás de mim no avião. A aterrissagem deu certo; depois de uma curta estadia para pegar alguns mapas, partimos novamente em direção às árvores altas em uma subida suave. O Storch é lento em ganhar velocidade; para ajudá-la a começar, abaixo as abas um pouco antes da borda da floresta. Mas isso só me leva logo abaixo das copas das árvores. Dou um puxão no bastão, mas não temos impulso suficiente. Puxar mais é inútil, a aeronave fica com o nariz pesado. Já ouço um estrondo e um barulho. Agora finalmente quebrei meu coto, pelo menos pior. Então tudo fica quieto como um rato. Estou no chão? Não, estou sentado na minha cabine e lá também está Fridolin. Estamos presos em um galho bifurcado no topo de uma árvore alta, balançando alegremente de um lado para outro. A árvore inteira balança para frente e para trás conosco várias vezes, nosso impacto foi evidentemente um pouco violento demais. Receio que o Storch nos faça outra peça e acabe por virar a cabine para trás. Fridolin avançou e perguntou alarmado: "O que está acontecendo?"

Eu grito para ele: "Não se mexa ou você derrubará o que resta do Storch da árvore em uma queda de nove metros."

A cauda está quebrada, assim como grandes pedaços dos planos das asas; eles estão todos caídos no chão. Ainda estou com o bastão na mão, meu coto não está machucado, não bati em nada. É preciso ter a sorte do seu lado! Não podemos descer da árvore, ela é muito alta e tem tronco grosso e liso. Esperamos e depois de algum tempo o General chega ao local; ele ouviu o estrondo e agora nos vê empoleirados no alto da árvore. Ele está muito feliz por termos saído tão facilmente. Como não há outra maneira de nos fazer descer, ele manda chamar o corpo de bombeiros local. Eles nos ajudam a descer com uma escada longa e extensível.

Os russos contornaram Dresden e estão tentando cruzar o Erzgebirge pelo norte para alcançar o protetorado e assim flanquear o exército do marechal de campo Schoerner. As principais forças soviéticas estão na área de Freiberg e a sudeste dela. Numa das nossas últimas saídas, vemos ao sul de Diepoldiswalde uma longa coluna de refugiados com tanques soviéticos passando por ela como rolos compressores, esmagando tudo o que estava sob eles.

Atacamos imediatamente os tanques e os destruímos; a coluna continua sua caminhada em direção ao sul. Aparentemente, os refugiados esperam ficar atrás da protecção das montanhas dos Sudetos, onde pensam que estarão seguros. Na mesma área atacamos mais alguns tanques inimigos num verdadeiro tornado de artilharia antiaérea. Acabei de disparar contra um tanque de Stalin e estou subindo para 600 pés quando, olhando em volta, noto uma chuva de pedaços atrás de mim.
Eles estão caindo de cima. Eu pergunto:

“Niermann, qual de nós acabou de ser abatido?” Essa me parece a única explicação e Niermann pensa o mesmo. Ele conta apressadamente nossos aviões, todos estão lá. Portanto, nenhum deles foi abatido. Olho para o meu Stalin e vejo apenas uma mancha preta. A explicação poderia ser que o tanque explodiu e a explosão lançou seus destroços a esta altura? Após a operação, as tripulações que voavam atrás de mim confirmaram que este tanque explodiu com uma explosão terrível no ar atrás de mim; os pedaços que vi chovendo de cima foram

do Stálin. Presumivelmente, estava carregado com alto explosivo e sua missão era limpar as barreiras dos tanques e outros obstáculos fora do caminho dos outros tanques. Não invejo Niermann nessas operações, pois agora voar certamente não é um seguro de vida; se sou forçado a pousar em qualquer lugar, não há mais chance de escapar. Ele voa com uma placidez incomparável; sua coragem me surpreende.

18 - O FIM

No dia 7 de Maio há uma conferência de todos os comandantes da Luftwaffe na zona militar de Schoerner, no QG do Grupo, para discutir o plano que acaba de ser divulgado pelo Comando Supremo. Propõe-se retirar gradualmente toda a frente Oriental, setor por setor, até que fique paralela à frente Ocidental. Percebemos que decisões muito graves estão prestes a ser tomadas. Irá o Ocidente, mesmo agora, reconhecer a sua oportunidade contra o Oriente ou não conseguirá compreender a situação? As opiniões entre nós estão divididas.

No dia 8 de Maio procuramos tanques a norte de Bruex e perto de Oberleutensdorf. Pela primeira vez na guerra não consigo me concentrar minha mente em minha missão; um sentimento indefinível de frustração me sufoca. Eu não destruo um único tanque; eles ainda estão nas montanhas e são inexpugnáveis lá.

Envolto em meus pensamentos, vou para casa. Aterrissamos e entramos no prédio de controle de vôo. Fridolin não está lá; eles me disseram que ele foi convocado

para a sede do grupo Isso significa...? Eu saio bruscamente da minha depressão.

"Niermann, ligue para o esquadrão em Reichenberg e informe-os para um novo ataque e marque o próximo encontro com nossa escolta de caça." Eu estudo o mapa da situação do tempo? Eu vejo um Storch ... qual é a utilidade? Onde está Fridolin tudo isso pousando lá fora, será ele. Devo sair correndo? Não, é melhor esperar aqui... parece estar muito quente para esta época do ano... e anteontem dois dos meus homens foram emboscados e mortos a tiros por tchecos à paisana... Por que Fridolin está ausente? contanto? Ouço a porta se abrir e alguém entra; Eu me forço a não me virar.

Alguém tosse suavemente. Niermann ainda está falando ao telefone... aquele não era então Fridolin. Niermann está tendo problemas para passar... é uma coisa engraçada. Percebo que hoje meu cérebro está registrando cada detalhe com muita nitidez... coisinhas bobas sem o menor significado.

Viro-me, a porta se abre... Fridolin. Seu rosto está abatido, trocamos olhares e de repente minha garganta está seca. Tudo o que posso dizer é: "Bem?"

"Está tudo acabado... rendição incondicional!" A voz de Fridolm é pouco mais que um sussurro.

O fim ... Sinto como se estivesse caindo em um abismo sem fundo e então, numa confusão indistinta, eles passam diante dos meus olhos: os muitos camaradas que perdi, os milhões de soldados que morreram no mar, no ar e no campo de batalha... os milhões de vítimas massacrados em suas casas na Alemanha... 'as hordas orientais que agora inundarão nosso país... Fridolin de repente exclama:

"Desligue esse maldito telefone, Niermann. A guerra acabou!"

“Decidiremos quando parar de lutar”, diz Niermann.

Alguém dá uma gargalhada. Sua risada é muito alta, não é genuína. Preciso fazer alguma coisa... dizer alguma coisa... fazer uma pergunta... "Niermann, diga ao esquadrão em Reichenberg que um Storch pousará daqui a uma hora com ordens importantes."

Fridolin percebe meu constrangimento impotente e entra em detalhes com a voz agitada.

"Uma retirada para o oeste está definitivamente fora de questão... os ingleses e os americanos insistiram numa rendição incondicional até 8 de maio... isto é, hoje. Recebemos ordens de entregar tudo aos russos incondicionalmente até às 11 desta noite. Mas como a Tchecoslováquia será ocupada pelos soviéticos, foi decidido que todas as formações alemãs se retirarão o mais rápido possível para o Ocidente, para não cair nas mãos dos russos. O pessoal voador deverá voar para casa ou para qualquer lugar..."

"Fridolin", interrompo-o, "desfila a ala." Não consigo ficar parado e ouvir mais nada disso. Mas o que vocês têm que fazer agora não será uma provação ainda maior? ... O que você pode dizer aos seus homens? ... Eles nunca te viram desanimado, mas agora você está nas profundezas - Fridolin interrompe meus pensamentos:

"Todos presentes e corretos." Eu saio. Meu membro artificial me impossibilita de andar corretamente. O sol brilha em toda a sua glória primaveril... aqui e ali uma leve neblina brilha prateada ao longe... Paro na frente dos meus homens.

“Camaradas!” ...

Eu não consigo continuar. Aqui está meu 2º Esquadrão, o 1º está estacionado na Áustria ··· será que algum dia colocarei os olhos nele novamente? E o 3º em Praga... Onde estão eles agora, agora que desejo tanto vê-los ao meu redor... todos ... nossos camaradas mortos, bem como os sobreviventes da unidade ...

Há um silêncio estranho, os olhos de todos os meus homens estão fixos em mim. Devo dizer algo.

"... depois de termos perdido tantos camaradas... depois de tanto sangue ter corrido em casa e nas frentes ··· um destino incompreensível... negou-nos a vitória... a bravura dos nossos soldados... de todo o nosso povo... foi incomparável... a guerra que vocês... nesta ··· Agradeço a fidelidade com unidade... está perdida serviu nosso país..."

Aperto a mão de cada homem, por sua vez. Nenhum deles pronuncia uma palavra. O aperto de mão silencioso me mostra que eles me entendem. Enquanto me afasto pela última vez, ouço Fridolin tirar o pedido

"Olhos, certo!"

"Olhos, certo!" pelos muitos, muitos camaradas que sacrificaram as suas jovens vidas. "Olhos, certo!" pela conduta do nosso povo, pelo seu heroísmo, o mais esplêndido alguma vez demonstrado por uma população civil. "Olhos, certo!" pelo melhor legado que os mortos da Alemanha já legaram à posteridade... "Olhos certos!" para os países do Ocidente que eles se esforçaram por defender e que agora estão apanhados no abraço fatal do bolchevismo...

O que devemos fazer agora? A guerra para a Ala "Immelmann" acabou? Não poderíamos dar à juventude da Alemanha uma razão para um dia voltarem a erguer a cabeça com orgulho, através de algum gesto final, como lançar toda a ala sobre algum quartel-general ou outro alvo inimigo importante e, com tal morte, elevar o nosso registo de batalha a um nível mais elevado? clímax significativo? A Ala estaria comigo para um homem, tenho certeza disso. Coloquei a questão ao grupo. A resposta é não... talvez seja a resposta certa... já há mortos suficientes... e talvez tenhamos ainda outra missão a cumprir.

Decidi liderar a coluna que está voltando pela estrada. Será uma coluna muito longa porque todas as formações sob meu comando, incluindo

a artilharia antiaérea deve marchar com o pessoal de terra. Tudo estará pronto às 6 horas e então começaremos. O líder do esquadrão do 2º Esquadrão tem instruções para voar todas as suas aeronaves para oeste. Quando o comodoro fica sabendo de minha intenção de liderar a coluna terrestre, ele me ordena, devido ao meu ferimento, que voe enquanto Fridolin lidera a marcha. Há uma formação sob meu comando no campo de aviação de Reichenberg. Não consigo mais contatá-lo por telefone, então vou até lá com Niermann para informá-lo da nova situação. No caminho, o capô do meu Storch voa, seu desempenho de escalada é ruim; Preciso disso, porém, porque Reichenberg fica do outro lado das montanhas. Aproximo-me do campo de aviação com cautela através de um vale; já apresenta uma aparência de desolação. A princípio não vejo ninguém e taxio a aeronave até um hangar com a intenção de usar o telefone da sala de controle de voo. Estou prestes a sair do Storch quando ocorre uma explosão terrível e um hangar se ergue no ar diante dos meus olhos. Instintivamente caímos de bruços e esperamos pela chuva de pedras que abre alguns buracos em nossos

aerofólio, mas estamos ilesos. Ao lado do controle de vôo, mas um caminhão carregado com sinalizadores pegou fogo e os sinalizadores explodiram por toda parte em uma arlequim de cores. Um símbolo do desastre. Meu coração sangra – só de pensar nisso. Pelo menos aqui ninguém esperou pela minha notícia de que o fim havia chegado; aparentemente chegou consideravelmente mais cedo, vindo de outro trimestre.

Subimos de volta ao aleijado Storch e, com uma decolagem interminavelmente longa, ela se ergue cansadamente do campo de aviação. Seguindo a mesma rota do vale por onde viemos, voltamos a Kummer. Todo mundo está ocupado arrumando suas coisas; a ordem de marcha é organizada da maneira que parece taticamente mais conveniente. Os canhões AA estão divididos ao longo da coluna para que possam constituir uma defesa contra ataques, caso seja necessário, se alguém tentar impedir a nossa marcha para o oeste. Nosso destino é a parte sul da Alemanha ocupada pelos americanos.

Depois que a coluna começar, todos os demais, exceto aqueles que quiserem esperar até eu decolar, irão embora; muitos deles terão a chance de escapar da captura se conseguirem pousar em algum lugar perto de suas casas. Estando isto fora de questão para mim, pretendo aterrar num campo de aviação ocupado pelos americanos, pois necessito de cuidados médicos imediatos para a minha perna; portanto, a ideia de eu me esconder não deve ser considerada. Além disso, muitas pessoas me reconheceriam. Também não vejo razão para não pousar num aeródromo normal, acreditando que os soldados aliados me tratarão com o cavalheirismo devido até mesmo a um inimigo derrotado. A guerra acabou e por isso não espero ser detido ou mantido prisioneiro por muito tempo; Acho que em muito pouco tempo todos poderão voltar para casa.

Estou parado, observando a coluna sendo carregada, quando ouço um zumbido lá no alto; há cinquenta ou sessenta bombardeiros russos, Bostons. Mal tenho tempo de avisar antes que as bombas caiam assobiando. Deito-me na estrada com minhas muletas e penso que, se a pontaria daqueles mendigos for boa, haverá baixas terríveis com todos nós tão próximos uns dos outros. Já o barulho das bombas ao atingirem a terra, um pequeno tapete de bombas no meio da cidade, a mil metros da estrada onde estávamos parados. Pobre gente de Niemes!

Os russos vêm duas vezes para lançar as bombas. Mesmo na segunda tentativa eles não causam danos à nossa coluna. Agora estamos na coluna da rota e começamos. Dou uma última olhada abrangente em minha unidade, que há sete anos é meu mundo e tudo isso significa alguma coisa para mim. Quanto sangue derramado por uma causa comum consolida a nossa irmandade! Pela última vez eu os saúdo.

A noroeste de Praga, perto de Kladno, a coluna encontra tanques russos e uma força inimiga muito forte. De acordo com os termos do armistício, as armas devem ser entregues e destituídas. A passagem gratuita é garantida aos soldados desarmados. Não demorou muito para que os checos armados atacassem os nossos homens agora indefesos. Bestialmente, com uma brutalidade escandalosa, eles massacram

Soldados alemães. Apenas alguns são capazes de abrir caminho para o Ocidente, entre eles o meu jovem oficial de inteligência, piloto oficial Haufe. O resto cai nas mãos dos checos e dos russos. Uma das vítimas do terrorismo checo é o meu melhor amigo, Fridolin. É infinitamente trágico que ele tenha tido tal fim após o fim da guerra. Tal como os seus camaradas que deram as suas vidas nesta guerra, eles também são mártires da liberdade alemã.

A coluna partiu e volto ao campo de aviação de Kummer. Katschner e Fridolin ainda estão ao meu lado; então eles vão embora atrás da coluna para encontrar seu destino. Seis outros pilotos insistiram em voar para o oeste comigo; somos três Ju. 87 e quatro FW 190. Entre eles está o líder do 2º Esquadrão e Oficial Piloto Schwirblatt que, como eu, perdeu uma perna e, mesmo assim, nas últimas semanas fez um grande trabalho nocauteando tanques inimigos. Ele sempre diz: "Para os tanques não importa se os derrubamos com uma ou duas pernas!"

Depois de nos despedirmos de Fridolin e do tenente de vôo Katschner - uma premonição sombria me diz que nunca mais nos veremos - decolamos em nosso último vôo. Uma sensação singular e indescritível. Estamos nos despedindo do nosso mundo. Decidimos voar para Kitzingen porque sabemos que é um grande aeródromo e, portanto, presumimos que agora será ocupado pela Força Aérea Americana. Na região de Saaz temos um conflito com os russos que surgem subitamente da neblina e esperam, na embriaguez da vitória, fazer de nós carne picada. O que não conseguiram fazer em cinco anos, não conseguem fazer hoje, no nosso último encontro.

Depois de quase duas horas nos aproximamos do aeródromo, nos perguntando se, mesmo agora, os canhões AA americanos abrirão fogo contra nós. O grande campo de aviação já está à frente. Eu instruo meus pilotos através do R/T que eles só podem fazer pousos forçados com suas aeronaves; não pretendemos entregar quaisquer aviões utilizáveis. Minhas ordens são para destravar o chassi e depois arrancá-lo em um táxi de alta velocidade. A melhor maneira de atingir nosso objetivo será frear.

violentamente de um lado e chutar a barra do leme do mesmo lado. Vejo uma multidão de soldados no aeródromo; eles são exibidos - provavelmente uma espécie de chamada de vitória - sob a bandeira americana. Primeiro voamos baixo acima do aeródromo para ter certeza de que o ataque antiaéreo não nos atacará tão pousamos. Alguns integrantes do desfile agora nos reconhecem e de repente percebem a suástica alemã em nossos aviões, acima de suas cabeças. Parte da reunião cerimonial falha. Aterrissamos conforme ordenado; apenas uma de nossas aeronaves faz um pouso suave e taxia até parar. Um sargento de vôo do 2º Esquadrão tem uma garota a bordo deitada na cauda de sua nave e está com medo de que, se ele fizer uma chamada aterrissagem de barriga, o dano se estenderá à sua preciosa passageira feminina. “Claro” ele não a conhece; por acaso ela estava tão desamparada no perímetro do campo de aviação e não queria ser deixada para trás com os russos. Mas seus colegas sabem melhor.

Como o primeiro a descer, agora estou caído no final da pista; já um soldado está parado ao lado da minha cabine apontando um revólver para mim. Abro a cobertura e instantaneamente sua mão se estende para agarrar minhas folhas douradas de carvalho. Eu o empurro para trás e fecho o capô novamente. Presumivelmente, esse primeiro encontro teria terminado mal se um jipe não tivesse aparecido com alguns oficiais que repreenderam esse sujeito e o enviaram para cuidar de seus negócios. Eles se aproximam e veem que tenho um curativo encharcado de sangue: resultado do conflito acima de Saaz. Eles me levam primeiro ao posto de curativos, onde recebo um curativo novo. Niermann não me perde de vista e me segue como uma sombra. Depois sou levado para uma grande sala dividida em um corredor no andar de cima, que foi adaptado como uma espécie de refeitório para oficiais.

Aqui encontro o resto dos meus colegas que foram trazidos diretamente para lá: eles chamam a atenção e me cumprimentam com a saudação prescrita pelo Führer. Do outro lado da sala está um pequeno grupo de oficiais dos EUA; esta saudação espontânea os desagrada e eles murmuram para si mesmos. Eles evidentemente pertencem a uma ala mista de caças que é

estacionado aqui com Thunderbolts e Mustangs. Um intérprete vem até mim e pergunta se falo inglês. Ele me disse que seu comandante se opõe, acima de tudo, a esta saudação.

"Mesmo que eu saiba falar inglês", respondo, "estamos aqui na Alemanha e falamos apenas alemão. No que diz respeito à saudação, somos obrigados a saudar desta forma e, como soldados, cumprimos as nossas ordens. Além disso, não nos importamos se você se opõe a isso ou não. Diga ao seu comandante que somos a Ala 'Immelmann' e como a guerra acabou e ninguém nos derrotou no ar, não nos consideramos prisioneiros. O soldado alemão, ", ressalto, "não foi derrotado em seus méritos, mas simplesmente esmagado por massas esmagadoras de material. Desembarcamos aqui porque não queríamos permanecer na zona soviética. Também deveríamos preferir não discutir o assunto mais, mas gostaria de me lavar e escovar e depois comer alguma coisa."

Alguns dos policiais continuam carrancudos, mas somos capazes de realizar nossas abluções no refeitório com tanta abundância que formamos uma espécie de poça. Nós nos sentimos perfeitamente em casa, por que não deveríamos? Afinal, estamos na Alemanha. Conversamos sem constrangimento. Depois comemos, e um intérprete vem e nos pergunta em nome de seu comandante se gostaríamos de conversar com ele e seus oficiais.

quando terminarmos a refeição. Este convite nos interessa como aviadores e nós agradecemos, especialmente porque qualquer menção aos “porquês e motivos da vitória e da derrota na guerra” é tabu. De fora vem o barulho dos tiros e da agitação; os soldados de cor celebram a vitória sob a influência da bebida. Eu não gostaria de descer ao corredor do térreo; balas de júbilo assobiam no ar por todos os lados. É muito tarde antes de dormirmos.

Quase tudo, exceto o que temos consigo, é roubado durante a noite. A coisa mais valiosa que sinto falta é o meu diário de bordo, no qual são registrados detalhadamente todos os voos operacionais, do primeiro aos dois.

mil quinhentos e trinta. Também desapareceram a réplica dos “diamantes”, a citação para a medalha de piloto de diamante, a alta condecoração húngara e muito mais, sem falar nos relógios e outras coisas. Até minha perna de pau feita sob medida foi descoberta por Niermann debaixo da cama de algum sujeito; presumivelmente, ele pretendia cortar um souvenir e vendê-lo mais tarde como "uma espécie de oficial Jerry de alto escalão".

De manhã cedo recebo uma mensagem informando que devo ir ao QG do 9º Exército Aéreo Americano em Erlangen. Recuso até que todos os meus pertences roubados sejam devolvidos para mim. Depois de muita persuasão, em que me disseram que o assunto é muito urgente e que posso contar com a devolução de minhas coisas assim que o ladrão for pego, parti com Niermann.

No QG do Exército Aéreo, somos interrogados pela primeira vez por três oficiais do Estado-Maior. Eles começam mostrando-nos algumas fotografias que afirmam ter sido tiradas de atrocidades em campos de concentração. Como temos lutado por tais abominações, argumentam eles, também partilhamos a culpa. Eles se recusam a acreditar em mim quando lhes digo que nunca vi uma concentração

acampamento. Acrescento que os excessos cometidos são lamentáveis e repreensíveis, devendo os verdadeiros culpados ser punidos. Saliento que tais crueldades foram perpetradas não só pelo nosso povo, mas por todos os povos, em todas as épocas. Eu os lembro da Guerra dos Bôeres. Portanto, estes excessos devem ser julgados pelo mesmo critério. Não consigo imaginar que os montes de cadáveres retratados nas fotografias tenham sido tirados em campos de concentração. Digo-lhes que vimos tais cenas, não no papel, mas de facto, depois dos ataques aéreos a Dresden, Hamburgo e outras cidades, quando bombardeiros quadrimotores aliados as inundaram indiscriminadamente com bombas de fósforo e altamente explosivas e inúmeras mulheres e crianças foram massacrado. E eu garanto isso

Senhores Deputados, que se estiverem especialmente interessados em atrocidades, encontrarão material abundante - e material "vivo" - entre os seus Aliados Orientais.

Não vemos mais nenhuma dessas fotografias. Com um olhar venenoso para nós, o oficial que faz seu relatório do interrogatório comenta quando eu digo: “Típico oficial nazista”. Por que alguém é um típico oficial nazista quando está apenas dizendo a verdade não está muito claro para mim. Estarão estes senhores conscientes de que nunca lutámos por um partido político, mas apenas pela Alemanha? Nesta crença também morreram milhões de nossos camaradas. A minha afirmação de que um dia lamentarão o facto de, ao destruírem-nos, terem demolido o bastião contra o bolchevismo que interpretam como propaganda e se recusam a acreditar nela. Dizem que entre nós o desejo de dividir os aliados uns contra os outros é o pai do pensamento. Algumas horas depois somos levados ao General que comanda este Exército Aéreo, Wyland. O general seria de origem alemã, de Bremen. Ele me causa uma boa impressão; no decorrer da nossa entrevista, conto-lhe o roubo dos artigos já mencionados, tão preciosos para mim, em Kitzingen. Pergunto a ele se isso é normal. Ele cria Caim, não por minha franqueza, mas por esse roubo vergonhoso. Ele ordena que seu ajudante instrua o comandante da unidade em questão em Kitzingen a apresentar minha propriedade e ameaça uma corte marcial. Ele me implora para ser seu hóspede em Erlangen até que tudo me seja restaurado.

Após a entrevista, Niermann e eu fomos levados de jipe até um subúrbio da cidade, onde uma vila desabitada foi colocada à nossa disposição. Uma sentinela no portão nos mostra que não somos totalmente livres. Um carro sai para nos levar ao refeitório dos oficiais para as refeições. A notícia da nossa chegada rapidamente se espalhou entre o povo de Erlangen e a sentinela tem dificuldade em lidar com os nossos numerosos visitantes. Quando não tem medo de ser surpreendido por um superior ele nos diz: “Ich nix sehen”.

Então passamos cinco dias em Erlanger. Não voltamos a ver os nossos colegas que ficaram em Kitzingen; não há complicações para detê-los.

No dia 14 de maio, Capitão Ross, o I.0. do Exército Aéreo, aparece na villa. Ele fala bem alemão e nos traz uma mensagem do General

Wyland lamenta que até agora nenhum progresso tenha sido feito na recuperação de meus pertences, mas que acabaram de chegar ordens para que sigamos imediatamente para a Inglaterra para interrogatório. Com uma breve paragem em Wiesbaden, somos levados para um campo de interrogatório perto de Londres. Os alojamentos e a alimentação são austeros, o nosso tratamento por parte dos oficiais ingleses é correto. O velho capitão a cujos cuidados estamos "confiados" é, na vida civil, um advogado de patentes em Londres. Ele nos faz uma visita diária de inspeção e um dia vê minhas Folhas de Carvalho Dourado sobre a mesa. Ele olha pensativo, balança a cabeça e murmura, quase com admiração: "Quantas vidas isso pode ter custado!"

Quando lhe explico que ganhei na Rússia, ele nos deixa bastante aliviado.

Durante o dia sou frequentemente visitado por ingleses e também por oficiais de inteligência americanos que são bastante curiosos. Logo percebo que temos ideias contrárias. Isto não é surpreendente, visto que realizei a maior parte dos meus voos operacionais com aeronaves de velocidade muito inferior e a minha experiência é, portanto, diferente da dos aliados que tendem a exagerar a importância de cada mph extra, mesmo que apenas como garantia de segurança. . Eles mal podem acreditar no meu total de mais de 2.500 missões com uma aeronave tão lenta, nem estão interessados em aprender a lição da minha experiência, pois não veem nenhum seguro de vida nela. Eles se vangloriam de seus foguetes, que já conheço e que podem ser disparados dos aviões mais rápidos; eles não gostam que lhes digam que sua precisão é pequena em comparação com o meu canhão. Não me importo particularmente com estes interrogatórios; meus sucessos não foram obtidos por meio de nenhum segredo técnico. Portanto, as nossas conversações são pouco mais do que uma discussão sobre a aviação e o guerra que acaba de terminar. Estes britânicos insulares não escondem o seu respeito pelas conquistas do inimigo; a sua atitude é de justiça desportiva, o que apreciamos. Ficamos ao ar livre durante três quartos de hora todos os dias e rondamos para cima e para baixo atrás do arame farpado. Durante o resto do tempo, lemos e traçamos planos para o pós-guerra.

Depois de cerca de duas semanas, somos enviados para o norte e internados em um campo de prisioneiros de guerra americano normal. Existem muitos milhares de prisioneiros neste campo. A comida é o mínimo e alguns dos nossos camaradas que estiveram aqui há algum tempo estão fracos de emagrecimento. Meu coto me causa problemas e preciso ser operado; o MO do acampamento se recusa a realizar a operação alegando que voei com uma perna e ele não está interessado no que acontece com meu coto. Está inchado e inflamado e sinto dores agudas. As autoridades do campo não poderiam fazer melhor propaganda entre os milhares de soldados alemães para os seus ex-oficiais. Muitos dos nossos guardas conhecem a Alemanha; são emigrantes que partiram depois de 1933 e falam alemão como nós. Os negros são bem-humorados e prestativos, exceto quando estão bebendo.

Três semanas depois, sou transportado para Southampton com Niermann e a maioria dos casos de feridos mais graves. Estamos amontoados no convés de um cargueiro Kaiser. Quando se passam vinte e quatro horas sem que nos seja dada qualquer comida e suspeitamos que isto continuará até chegarmos a Cherbourg, porque a tripulação americana pretende vender as nossas rações ao mercado negro francês, um grupo de veteranos da frente russa força a entrada no armazém e fazem a distribuição com as próprias mãos. A tripulação do navio faz caretas quando descobre o ataque muito mais tarde.

A viagem através de Cherbourg até ao nosso novo acampamento perto de Carentan é tudo menos agradável, pois a população civil francesa cumprimenta até os soldados gravemente feridos, atirando-lhes pedras. Não podemos deixar de recordar a vida realmente confortável que os civis franceses frequentemente levavam na Alemanha. Muitos deles eram suficientemente sensatos para compreender que, enquanto viviam com conforto, estávamos a refrear os soviéticos no Leste.
Haverá um despertar também para aqueles que hoje atiram pedras.

As condições no novo campo são praticamente as mesmas da Inglaterra.
Aqui também uma operação me foi inicialmente recusada. Não posso esperar ser libertado, nem que seja por causa da minha posição. Um dia sou levado para o

aeródromo de Cherbourg e, a princípio, creio que serei entregue a Ivan. Isso seria algo para os soviéticos, ter o marechal de campo Schoerner e eu como prêmios da guerra no solo e no ar! A bússola aponta para 300 graus, então nosso rumo está definido para a Inglaterra.

Por que? Aterrissamos cerca de trinta quilômetros para o interior, no aeródromo de Tangmere, a escola de líderes de formação da RAF. Aqui fico sabendo que o Capitão do Grupo Bader* efetuou minha remoção. Bader é o aviador mais popular da RAF. Ele foi abatido durante a guerra e voou com duas pernas artificiais.

Ele soube que eu estava internado no campo de Carentan. Ele próprio foi prisioneiro de guerra na Alemanha e fez várias tentativas de fuga. Ele pode contar uma história diferente da dos agitadores inveterados que procuram por todos os meios rotular-nos, alemães, de bárbaros.

*Leia Reach for the Sky, a história da coragem triunfante de Douglas Bader que superou a perda de ambas as pernas em tempos de paz tão completamente que, quando seu país foi atacado, ele se tornou um comandante de ala da RAF lutando na Batalha da Grã-Bretanha. Outro ótimo livro da série Bantam War Book.

Desta vez na Inglaterra é uma cura de descanso para mim depois dos campos de prisioneiros de guerra. Aqui descubro novamente, pela primeira vez, que ainda existe um respeito pelas conquistas do inimigo, um cavalheirismo que deveria ser natural em todos os oficiais a serviço de todos os países do mundo.

Bader manda buscar em Londres o homem que fez seus membros artificiais com um para fazer um para mim. Recuso esta oferta generosa porque não posso pagar por ela. Perdi tudo o que tinha no Oriente e ainda não sei o que poderá acontecer no futuro. De qualquer forma, não será possível reembolsá-lo em libras esterlinas. O capitão do grupo Bader fica quase ofendido quando me recuso a aceitar sua gentileza e fica preocupado com o pagamento. Ele traz o homem com ele e faz um molde de gesso. O homem retorna alguns dias depois e me diz que o coto deve estar inchado internamente, pois está

mais grosso na parte inferior do que na parte superior; portanto, é necessária uma operação antes que ele possa completar a perna artificial.

Alguns dias depois disso, chega um inquérito dos americanos, dizendo que "só fui emprestado" e agora devo ser devolvido. Minha cura de descanso está quase
sobre.

Num dos meus últimos dias em Tangmere, tive uma discussão esclarecedora com os rapazes da RAF que frequentavam um curso na escola. Um deles - que não é inglês - sem dúvida, na esperança de me irritar ou intimidar, pergunta-me o que suponho que os russos fariam comigo se eu tivesse agora de regressar à minha casa na Silésia, onde pertenço.

“Acho que os russos são suficientemente inteligentes”, respondo, “para fazer uso da minha experiência. Somente no campo do combate aos tanques, que deve desempenhar um papel em qualquer guerra futura, a minha instrução pode revelar-se desvantajosa para o inimigo.
creditado com mais de quinhentos tanques destruídos, e supondo que nos próximos anos eu treinaria quinhentos ou seiscentos pilotos, cada um dos quais destruiu pelo menos cem tanques, você pode calcular por si mesmo quantos tanques a indústria de armamento do inimigo teria para substituir por minha conta."

Esta resposta provoca um murmúrio geral de consternação e perguntam-me com entusiasmo como a reconcilio com a minha atitude anterior em relação ao bolchevismo.
Até agora não me foi permitido dizer nada depreciativo sobre a Rússia – o seu aliado. Mas agora sou informado das deportações em massa para o Oriente e das histórias de violações e atrocidades, do terrorismo sangrento com que as hordas das estepes da Ásia estão a martirizar os seus povos subjugados... Isto é algo novo para mim, pois anteriormente eles foram muito cuidadosos em evitar esses assuntos; mas agora os seus pontos de vista são um reflexo exato das nossas teses frequentemente proclamadas e expressas numa linguagem que é frequentemente copiada de nós. Os líderes da formação da RAF que pilotaram furacões no lado russo em Murmansk contam suas impressões; eles

estão destruindo. Das nossas tripulações que foram abatidas ali, quase nenhuma ficou viva.

"E então você quer trabalhar para os russos?" eles exclamam.

“Estou muito interessado em ouvir sua opinião sobre seus aliados”, respondo. "Claro que não disse uma palavra sobre o que penso, apenas respondi à pergunta que você me fez."

O assunto da Rússia nunca é levantado na minha presença.

Fui levado de volta ao campo na França, onde continuo internado por um curto período. Os esforços dos médicos alemães finalmente tiveram sucesso na transferência para um campo hospitalar. Niermann foi libertado alguns dias antes na zona britânica. Ele já mexeu várias vezes para poder ficar comigo, mas não consegue mais aguentar. Uma semana depois de deixar o campo francês, estou num trem-ambulância que deveria ir para um hospital no Stambergersee. Em Augsburg, o motor gira e segue para Furth. Aqui, num hospital militar, em abril de 1946, consegui obter minha libertação.

Como um dos milhões de soldados que cumpriram o seu dever e, pela graça da providência, tiveram a grande sorte de sobreviver a esta guerra, escrevi as minhas experiências da guerra contra a URSS, na qual a juventude da Alemanha e muitos europeus convencidos deram suas vidas. Este livro não é uma glorificação da guerra nem uma reabilitação de um determinado grupo de pessoas e das suas ordens. Deixe que apenas minhas experiências falem com a voz da verdade.

Dedico este livro aos mortos nesta guerra e aos jovens. Esta nova geração vive agora no terrível caos do período pós-guerra. Que ela, no entanto, mantenha viva a sua fé na pátria e a sua esperança no futuro; pois só está perdido quem se dá por perdido!

Colofão:

transmissão

Rundfunk Antiqua

Rundfunk Grotesco